SKRZYDLATA POLSKA

21 (1507) • 25.05.1980 CENA 5 zł



Z LOTNIĄ W ALPACH

SP



Minister komunikacji Mieczysław Zajfryd dekoruje Złotym Krzyżem Zasługi Stanisławę Dudek z Aeroklubu PRL.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

WYSOKIE ODZNACZENIE ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

Z okazji Dnia Transportowca i Drogowca odbyło się 26 kwietnia br. uroczyste posiedzenie plenarne Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Wzięli w nim udział m.in.: członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący CRZZ – **Jan Szydlak**, kierownik Wydziału Organizacji Społecznych, Sportu i Turystyki KC PZPR – **Ryszard Bryk**, minister komunikacji – **Mieczysław Zajfryd**, prezes Aeroklubu PRL – gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**.

Referat okolicznościowy wygłosił przewodniczący Zarządu Głównego ZZTiD – **Zenon Kadziński**.

Przewodniczący CRZZ **Jan Szydlak** udekorował sztandar Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, nadanym przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy I klasy. Przewodniczący CRZZ pogratulował polskim transportowcom i drogowcom tak wysokiego odznaczenia, złożył im życzenia osiągnięć i pomyślności.

Rada Państwa przyznała również działaczom związkowym odznaczenia państwowe. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski m.in. odznaczony został **Marian Rybok** – emeryt Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych; Złotym Krzyżem Zasługi – **Stanisława Dudek**, starszy inspektor w Biurze ZG Aeroklubu PRL.

LAUREACI PIÓRA IKARA'79

Jury nagrody pn. „Pióro Ikara" Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich przyznało doroczne nagrody Klubu za twórczość dziennikarską w 1979 r. Laureatami zostali: red. **Wiktor Wionczek** (PLL LOT) i red. **Tadeusz Chwałczyk** (Polskie Radio Lublin). Gratulujemy.

OBRADY STAŁEJ GRUPY ROBOCZEJ METEOROLOGII KOSMICZNEJ

W Warszawie zakończyły się 22 kwietnia obrady XIII sesji Stałej Grupy Roboczej d/s Meteorologii Kosmicznej Interkosmosu. Omówiono prace prowadzone w tej dziedzinie w krajach członkowskich Interkosmosu w ostatnich 2 latach oraz ustalono program rozwoju meteorologii kosmicznej na następne 5-lecie.

Dokonano wyboru nowego przewodniczącego stałej grupy roboczej. Został nim naukowiec polski – doc. dr **Jacek Walczewski**, przewodniczący Komitetu Meteorologii Kosmicznej Komitetu Badań Kosmicznych PAN i kierownik Zakładu Meteorologii Kosmicznej Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Krakowie.

ZAKOŃCZENIE W PZL-MIELEC PRAC NAD DOKUMENTACJĄ SAMOLOTU AN-28

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec zakończono prace nad dokumentacją techniczną samolotu An-28. Poważnie zaawansowane są też prace nad opracowaniem technologii produkcji, a także nad wykonaniem oprzyrządowania i narzędzi do produkcji tego samolotu.

Na mocy porozumienia między rządami Polski i ZSRR – produkcja seryjna An-28 została powierzona zakładowi w Mielcu, który będzie kooperował z kilkudziesięcioma przedsiębiorstwami w kraju.

97 SESJA SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO PLL LOT

Z udziałem ministra komunikacji **Mieczysława Zajfryda** oraz wiceministra **Jana Raczkowskiego** odbyła się 23 kwietnia br. sesja Samorządu Robotniczego Polskich Linii Lotniczych LOT. Omówiono dotychczasowe wyniki realizacji programu poprawy efektywności gospodarowania uchwalonego na poprzedniej sesji KSR oraz oceniono stan zaawansowania w realizacji zadań planowych przedsiębiorstwa na rok 1980.

Mimo ciągłego pogarszania się koniunktury światowej powodowanego dalszym wzrostem cen paliw i kosztów obsługi samolotów w obcych portach – zadania planowe PLL LOT w pierwszym kwartale 1980 r. wykonane zostały pomyślnie: ogólna praca przewozowa była o 7,3% wyższa niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, przekraczając dynamikę wzrostu zakładaną w planie rocznym o 6,1%.

W trosce o równie pomyślną realizację zadań w następnych kwartałach br., 97 sesja Samorządu Robotniczego podjęła uchwałę nakreślającą główne kierunki działania, odpowiednie przegrupowanie środków i sił oraz formy mobilizacji załogi do wzmożonego wysiłku i dalszego doskonalenia efektywności gospodarowania.

ZAWODY LOTNIOWE O PUCHAR TATR

W trudnych warunkach atmosferycznych przeprowadzono na stoku Nosala w Zakopanem (29.04.–1.05.1980) Międzynarodowe Zawody na Lotniach o Puchar Tatr. Ich organizatorami byli: Aeroklub Tatrzański w Nowym Targu, Urząd Miasta Zakopanego i Gminy Tatrzańskiej oraz Ośrodek Sportu i Rekreacji Hyr. Startowało 22 zawodników, w tym 2 z Czechosłowacji.

Wyniki: 1. **Paweł Wierzbowski** (Wrocław) – 7334 pkt, 2. **Janos Janaček** (CSRS) – 6388 pkt, 3. **Józef Korol** (Wrocław) – 6248 pkt, 4. **Wacław Czarnecki** (Bielsko-Biała) – 5583 pkt, 5. **Janusz Wasilewski** (Warszawa) – 3833 pkt, 6. **Jacek Kibiński** (Kraków) – 3826 pkt, 7. **Mieczysław Gralak** (Częstochowa) – 3720 pkt, 8. **Zygmunt Kubiński** (Katowice) – 3656 pkt, 9. **Mirosław Rodzewicz** (Warszawa) – 3515 pkt, 10. **Stanisław Piwował** (Katowice) – 3066 pkt.

Relacja z zawodów w następnych numerach.

POSIEDZENIE KOMISJI PROPAGANDY AEROKLUBU PRL

W Warszawie odbyło się 24 kwietnia br. posiedzenie Komisji Propagandowej Aeroklubu PRL. Omówiono i ustalono akcję propagandowe lotniczego „Lato 80", obejmującego obozy zapoznawcze, przysposobienia obronnego, LPW oraz centralnych imprez sportowych. Rozpatrywano sprawę powołania zespołów propagandowych w aeroklubach regionalnych oraz współpracę APRL ze środkami masowego przekazu.

W posiedzeniu komisji, które prowadził jej przewodniczący red. **Jerzy R. Konieczny**, wziął udział szef propagandy Aeroklubu PRL – płk mgr **Stefan Ogorzałek**.

ZAPROSZENIE NA JUBILEUSZE OSTIV I FAI

Z okazji przypadającego w bieżącym roku 50-lecia działalności ISTUS/OSTIV odbędzie się w dniach 5–6 września br. jubileuszowe spotkanie krzewicieli naukowych podstaw szybownictwa, działaczy i sympatyków tej organizacji, poświęcone upamiętnieniu dorobku OSTIV w rozwijaniu sportu i wyczynu szybowcowego. Impreza odbędzie się w Rhön (RFN), na szybowisku Wasserkuppe, sławnym z licznych rozgrywanych tam już od 1920 r. zawodów szybowcowych, w których uczestniczyli również i odnosili sukcesy m.in. polscy piloci. Wrześniowe spotkanie ma charakter uroczystości jubileuszowej, w której udział mogą wziąć wszyscy zainteresowani, po dopełnieniu formalności zgłoszeniowych i rezerwacyjnych. Żadne sesje robocze nie są przewidziane.

W bieżącym roku przypada również jubileusz 75-lecia istnienia Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Z tej okazji tradycyjny, organizowany co dwa lata, Międzynarodowy Rajd Samolotowy Baden-Baden będzie w bieżącym roku przeprowadzony jako jubileuszowy lot 75-lecia FAI. Jego trasa pobiegnie z Ostendy w Belgii, gdzie odbędzie się start, przez Reims we Francji do Baden-Baden w RFN, gdzie będzie meta rajdu. Do udziału w tej imprezie, rozgrywanej w dniach 2–6 lipca 1980 r., została zaproszona na prawach gości reprezentacja Aeroklubu PRL.

ZJAZD WYCHOWANKÓW LIBIĄŻA

1 czerwca br. o godzinie 9.00 w Zakładowym Domu Kultury Kopalni Węgla Kamiennego „Janina" w Libiążu odbędzie się koleżeńskie spotkanie wychowawców i wychowanków dawnego Ośrodka Treningowego Ligi Lotniczej w Libiążu. Organizatorzy serdecznie zapraszają wszystkich zainteresowanych. Informacji udziela **Mieczysław Wójcik** – ul. Gwardii Ludowej 48, 32-590 Libiąż, tel. 7465.

ZMARŁ

22 kwietnia 1980, w wieku 77 lat, **FRANCISZEK PANEK**, emerytowany długoletni pracownik b. Katedry Silników Spalinowych Przemysłowych i Lotniczych Politechniki Warszawskiej; odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, 4-krotnie Medalem Lotniczym.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- LOTNICTWO W SŁUŻBIE DZIECKA
- W NAJLEPSZYM AEROKLUBIE
- ŚMIGŁOWCE I... RESZTA
- UFO NAD MUSZYNĄ
- KOSMONAUTYKA KRAJU WSCHODZĄCEGO SŁOŃCA
- OKIEM KIBICA

NASZA OKŁADKA

Po starcie z góry Feuerkogel (1625 m npm) na lotni Choucas Maxi. Na str. 8–9 zamieszczamy artykuł „Z lotnią w Alpach".

Zdjęcie ze zbiorów Pawła Wierzbowskiego

NA HORYZONCIE

RANGA CENTRUM

W Centrum Szybowcowym Aeroklubu PRL w Lesznie Wlkp. rozpoczynają się 25 maja Szybowcowe Mistrzostwa Polski, które potrwają do 8 czerwca br. Mistrzostwa w tej dyscyplinie sportu lotniczego były zawsze wydarzeniem, szczególnie w Lesznie, bowiem w tym właśnie ośrodku zapisano wiele pięknych kart w historii nie tylko polskiego, ale i światowego szybownictwa. Godzi się tu przypomnieć, że w latach 1958 i 1968 rozegrano na strzyżewickim lotnisku mistrzostwa świata, było ono potem widownią międzynarodowych zawodów szybowcowych kobiet FAI oraz kilku innych międzynarodowych imprez. Z Leszna zawsze wyruszały, serdecznie żegnane przez mieszkańców miasta, wszystkie reprezentacje szybowników na mistrzostwa świata, owacyjnie potem witane w blasku złotych, srebrnych lub brązowych medali. Pod leszczyńskim niebem ustanowiono wiele rekordów Polski i świata. Byliśmy tym wszystkim urzeczeni i niekiedy w radosnym, czasem wręcz pompatycznym uniesieniu, nazywaliśmy Leszno stolicą – już nie tylko polskiego, ale i światowego szybownictwa. Bo też rangę naszego centrum szybowcowego dokumentowały wyniki, znakomita plejada pilotów polskich i zagranicznych, która przewinęła się przez ten ośrodek.

Ale to już tylko wspomnienia, zapisane trwale w historii. Ostatnimi laty sława centrum przybladła, już nie mówi się o nim tak głośno w świecie. Sporadyczne rekordy świata nie są w stanie przywrócić strzyżewickiemu ośrodkowi dawnej świetności. W 1974 r. Leszno awansowało do rangi stolicy województwa, szczyci się wieloma osiągnięciami, a strzyżewickie centrum jakby pozostawało nadal w dawnym powiatowym klimacie.

Rzecz jasna, na obecną sytuację centrum rzutuje nie tylko praca samego ośrodka, chociaż – trzeba przyznać – częste zmiany jego kierownictwa mają na to swój wpływ. Zmieniło się natomiast wiele w szybownictwie światowym, punkt ciężkości przesunął się na inne kraje, a i o wyśrubowane już rekordy świata bardzo trudno. Ostatnie lata nie zaznaczyły się wielkimi sukcesami naszego szybownictwa w skali międzynarodowej. Daliśmy się wyprzeć z przodującej pozycji w zdobywaniu diamentowych odznak. W gronie ponad 20 pilotów, którzy szczycą się na świecie zaliczeniem ponad 1000-kilometrowych przelotów – nie ma ani jednego Polaka. I na próżno by tłumaczyć ten fakt usprawiedliwieniem, że nie pozwala na to terytorium naszego kraju. Po prostu brak stosownych inicjatyw z naszej strony w tym kierunku, zważywszy, iż mamy przecież przyjaciół, którzy dysponują bardzo rozległym obszarem swego państwa. Szybownicy innych krajów korzystają także z danych meteorologii satelitarnej. A u nas?!

Szybownictwo na świecie znajduje się teraz na nowym, jakościowo odmiennym, wyższym etapie rozwoju. Daje się to zauważyć zarówno w sprzęcie, superszybowcach, jak technice i taktyce latania. Trzeba te tendencje uważnie śledzić i za nimi nadążać. Nie chcemy przez to powiedzieć, że te i inne sprawy nie są znane naszym czołowym szybownikom i działaczom. Znane są również w centrum, w Lesznie. Ono to właśnie przy pomocy polskich działaczy OSTIV powinno być swego rodzaju naszą placówką naukowo-badawczą szybownictwa. Powinno promieniować, pobudzać, inicjować i organizować energicznej szerokim frontem rozwój polskiego szybownictwa.

Naszły nas te refleksje o Centrum Szybowcowym APRL w Lesznie przy okazji rozpoczęcia kolejnych szybowcowych mistrzostw Polski, chociaż są one raczej natury ogólnej i poruszają tylko pewne wycinki spraw, o których mówi się bardziej po cichu niż głośniej. Warto by te i inne problemy centrum i w ogóle polskiego szybownictwa przedyskutować szerzej i wyciągnąć właściwe wnioski. Jest ku temu w wolnych chwilach na mistrzostwach sposobna okazja. Tylko czy wszyscy zainteresowani zechcą się przychylić do tego poglądu?

Leszno da się lubić. Wszyscy, a szybownicy w szczególności, jeżdżą do centrum chętnie, by dużo i dobrze polatać. Niech latają i biją tam rekordy, łącząc satysfakcję osobistą z satysfakcją ośrodka, który – co leży nam wszystkim bardzo na sercu – niech podnosi stale swój autorytet i rangę centrum szybownictwa polskiego.

Ikarus

SAMOLOTAMI POMIĘDZY WOJEWÓDZTWAMI

Biuro Polityczne Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej rozpatrzyło 20 listopada ub.r. informację o stanie lotnictwa cywilnego i perspektywach jego rozwoju. W dokumentach z obrad znalazło się, między innymi, sformułowanie o akceptowaniu programu wielostronnych zamierzeń w tej dziedzinie, przewidującego wyposażenie naszego lotnictwa w samoloty i śmigłowce produkcji polskiej i radzieckiej, modernizację i rozbudowę lotnisk.

W niedługiej przyszłości polski przemysł lotniczy przystąpi do seryjnej produkcji samolotów An-28 — samolotów dla „małej" komunikacji lotniczej. Stwarza to nowe zupełnie możliwości zorganizowania w Polsce komunikacji lotniczej tak zwanego trzeciego poziomu.*

Truizmem jest, że chcemy podróżować szybko i wygodnie. Żyjemy w ostatnim ćwierćwieczu XX wieku i stawiamy wymagania godne naszym czasom i miejscu Polski w świecie. Dzisiaj samoloty pasażerskie przekraczają prędkość dźwięku, a pociągi mkną na specjalnych torach z prędkościami ponad 200 km/h. Tysiące kilometrów autostrad łączy wielkie metropolie, umożliwiając szybkie przenoszenie się z miejsca na miejsce milionami samochodów. Zaledwie kilku godzin potrzeba na podróż międzykontynentalną. Około ośmiu godzin leci się na pokładzie Il-62 Polskich Linii Lotniczych LOT z Nowego Jorku do Warszawy. Potem, aby dostać się z Warszawy do Zamościa, potrzeba jeszcze dalsze osiem godzin spędzić w pociągu.

Kolej nas nie rozpieszcza. Zaledwie kilka tras kolejowych w kraju oferuje możliwe do przyjęcia warunki podróży: odpowiednią prędkość, odpowiedni komfort. Rekordową w sieci PKP trasę Warszawa — Poznań pociągi ekspresowe pokonują ze średnią prędkością zaledwie 75 km/h. Tras o podobnej prędkości jest jednak zaledwie kilka. A są również takie połączenia jak wspomniane Warszawa — Zamość (prędkość podróżna około 37 km/h), Warszawa — Krosno (ok. 40 km/h). Należy jednocześnie wspomnieć, że połączenia z Warszawą są uprzywilejowane i stosunkowo najlepsze. Połączenia boczne, omijające stolicę pozostawiają jeszcze więcej do życzenia.

Doskonale wiadomo, że na kolei spoczywa główny ciężar przewozów towarowych, a one decydują o działaniu naszej gospodarki. Przewozy towarowe są i będą w centrum uwagi kolejarzy. Ostatnie lata przyniosły na kolejach wiele nowego. Przystąpiono do szeroko zakrojonych prac modernizacyjnych, szczególnie na trasach o największym znaczeniu dla transportu towarów. Czy przyspieszy to bieg pociągów pasażerskich? Chyba nie. Zresztą należy pamiętać, że każdy szybki pociąg pasażerski obniża przelotowość trasy kolejowej o 4 — 5 pociągów towarowych.

Budowa nowoczesnych, specjalnie dla przewozów pasażerskich linii kolejowych na wzór japoński, w naszych warunkach jest nieuzasadniona. Koszty tego rodzaju inwestycji są ogromne i opłacalne jedynie przy bardzo dużych potokach pasażerskich, jakich w naszym kraju nie obserwujemy.

Trudno więc spodziewać się znacznego postępu w przewozach pasażerskich na kolejach w najbliższych latach.

Jak przedstawia się transport samochodowy? Mamy sieć niezłych dróg, buduje się trasy szybkiego ruchu. Mamy również jednak ograniczenia prędkości jazdy, podyktowane koniecznością oszczędzania paliwa i dążeniem do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dopuszczalna maksymalna prędkość samochodów osobowych wynosi 90 km/h. Pozwala to na uzyskiwanie, w zależności od trasy, prędkości podróżnej od 60 do 80 km/h. Autobusy mogą poruszać się z prędkością do 70 km/h i uzyskują prędkość podróżną odpowiednio mniejszą.

Prędkości podróżne naziemnych środków transportu nie pozwalają w zasadzie na odbycie podróży służbowej tam i z powrotem w ciągu ośmiogodzinnego dnia pracy. W wielu przypadkach podróż taka związana jest z nocowaniem w hotelu, jazdą w nocy i innymi warunkami ograniczającymi wydajność pracy. Czas jazdy jest w zasadzie, poza podróżami krajoznawczymi, czasem straconym.

Możliwość zmniejszenia tych, ogromnych w skali kraju, strat daje lotnictwo.

Czym dysponujemy dzisiaj zakładając, że przystąpimy w niedługim czasie do organizacji połączeń lotniczych III poziomu?

Na początku lat osiemdziesiątych ruszy seryjna produkcja samolotów An-28. Przewiduje się, że rocznie budować będziemy około 200 egzemplarzy. Pewną liczbę tych samolotów można skierować do pracy na terenie kraju.

Sieć lotnisk cywilnych obsługiwanych przez komunikację lotniczą obejmuje obecnie 12 portów lotniczych. Część z nich, z uwagi na mały ruch pasażerski, kwalifikuje się do obsługi małymi samolotami, właśnie typu An-28. Poza obecną siecią lotnisk aerokluby dysponują około czterdziestoma lotniskami, na których już dzisiaj mogą lądować An-28. Nie znaczy to, że już dzisiaj można by uruchamiać komunikację. Od komunikacji wymagamy regularności i punktualności. Większość lotnisk aeroklubowych nie ma utwardzonych nawierzchni, co ogranicza możliwość ich użytkowania w okresie jesienno-wiosennym. Należałoby również wyposażyć te lotniska w pomoce radionawigacyjne, aby umożliwić ich użytkowanie również w trudniejszych warunkach pogodowych. Do dyskusji pozostaje problem ich oświetlenia, umożliwiającego loty nocne. Porty lotnicze, nawet małe, muszą mieć chociaż malutki dworzec i dobry dojazd z miasta.

Wymagania lotniskowe samolotów An-28 są niewygórowane. Wymagana długość drogi startowej — czytaj: utwardzonej nawierzchni — wynosi niecałe sześćset metrów. Szerokość takiej drogi około 30 metrów.

Ocenia się, że modernizacja lotniska aeroklubowego w celu przystosowania go do potrzeb małej komunikacji lotniczej wynosi około 100 do 150 mln złotych.

Warto podkreślić, że charakterystyczną cechą infrastruktury lotniczej jest jej punktowość. To znaczy, że nowo budowany port lotniczy może natychmiast utrzymywać połączenia z wszystkimi będącymi już w użytkowaniu. Wydaje się, że na tego rodzaju inwestycje sukcesywnie stać byłoby prawie wszystkie województwa obecnie pozbawione komunikacji lotniczej.

Teraz jeszcze o kosztach eksploatacyjnych. Samolot An-28 zużywa na godzinę lotu około 280 l paliwa — nafty lotniczej. Prędkość podróżna jego wynosi 300 — 350 km/h. Zużycie na jednego pasażera na odcinku 100 km wynosi więc w przybliżeniu tyle, ile zużywa Fiat-126. Nie należy jednak zapominać, że pasażer An-28 podróżuje z prędkością około cztery razy większą.

Do uruchomienia komunikacji lotniczej III poziomu potrzebne jeszcze byłyby kadry. Na każdy samolot powinno przypadać minimum trzy załogi latające i odpowiednia liczba personelu naziemnego. Potrzebna byłaby również baza techniczna gwarantująca odpowiedni stan techniczny samolotów.

Dobra organizacja lotów, zgranie rozkładów i połączeń pozwoliłoby na podróżowanie w naszym kraju z dowolnego miasta wojewódzkiego do innego w granicach od półtora do trzech godzin. Przyjmując, że lotnictwo III poziomu dysponuje 50 samolotami An-28, które latałyby dziennie po cztery godziny i średnią długością trasy 200 km — możliwe byłoby zaoferowanie lotniczej podróży w 48 500 rejsach przeszło 820 tysiącom pasażerów. Należy oczywiście założyć, że wykorzystanie miejsc będzie niższe, ale gra warta świeczki.

Warto przy tym wspomnieć o doświadczeniach innych krajów. Otóż An-28 przewidywany jest jako następca wysłużonych dwupłatowców An-2. Samoloty te wykonują w ZSRR ogromną pracę. Przewożą miliony pasażerów rocznie.

HENRYK ŻWIRKO

---

*) W skali przewozów lotniczych wg przyjętej terminologii międzynarodowej rozróżnia się następujące:
I poziom — przewozy międzynarodowe średniego i dalekiego zasięgu,
II poziom — przewozy krajowe na liniach magistralnych o dużym i średnim natężeniu ruchu,
III poziom — przewozy krajowe lokalne, bliskiego zasięgu, na liniach łączących mniejsze miejscowości bądź mniejsze miejscowości z centrum kraju.



Na zdjęciu obok – samolot An-28.
Zdjęcie: „Freie Welt"

KSIĘGARNIA LOTNICZA









W naszym kraju wydaje się rocznie ponad 100 tytułów książek lotniczych i astronautycznych. Były jednak lata, w których ich liczba przekraczała 150. Głównymi wydawcami wspomnianych książek są: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Krajowa Agencja Wydawnicza. Ponadto sporadycznie ukazują się książki nakładem: Wydawnictw Naukowo-Technicznych, Iskier, Naszej Księgarni, Wydawnictwa Literackiego oraz Wydawnictwa Poznańskiego.

Książki lotnicze i astronautyczne sprzedawane są różnie: w zależności od ich treści oraz rejonu kraju. Książki, które w Warszawie wykupywane są w ciągu kilku dni, w niektórych rejonach kraju można jeszcze nabyć po kilku tygodniach. Jest to dobrze i źle. Na przykład poszukiwana książka w Warszawie, Krakowie czy Wrocławiu leży sobie spokojnie na półce tygodniami w Białymstoku, Koszalinie czy Tarnowie. Książka na pewno powinna leżeć jakiś czas na półce w każdej księgarni. Ideałem jednak byłoby, aby książka lotnicza o tematyce historycznej, popularno-technicznej, a także mająca charakter przeglądu konstrukcji lotniczych znajdowała się w ciągłej sprzedaży. Jest to problem złożony. Dotyczy on bowiem zarówno wysokości nakładu poszczególnego tytułu, jak również jego proporcjonalnego rozdzielenia — na podstawie aktualnego zapotrzebowania — w całym kraju. Problem ten wymaga jednak badań, przy czym ich wynik powinien być co pewien czas aktualizowany. Są bowiem rejony kraju, w których duże skupiska młodzieży, ośrodki sportu oraz przemysłu lotniczego wpływają zdecydowanie na wzrost zainteresowania czytelników wszelkiego rodzaju publikacjami lotniczymi i astronautycznymi.

Czy wszystkie książki lotnicze i astronautyczne sprzedawane są szybko mimo małych nakładów? O powodzeniu książki decydują jej wartości treściowe. Nie bez znaczenia w tym przypadku jest także nazwisko autora dzieła. Im bardziej autor znany i ceniony na podstawie dotychczas wydanych tytułów — i w pewnym sensie sprawdzony przez czytelnika — tym chętniej kupowana jest jego kolejna książka. I odwrotnie. Książki niektórych autorów — mimo małych nakładów — leżą dość długo na półkach.

Na pewno książki napisane ciekawie, zawierające treści do tej pory nie publikowane, znajdują szybko nabywcę. Podobnie można powiedzieć o książkach historycznych, monograficznych, bądź wspomnieniowych. Ale są książki o różnej tematyce, które znajdują się dość długo w księgarniach, a także w magazynach i po pewnym czasie po prostu przeszkadzają handlowcom, ponieważ zabierają miejsce. Nie są to może duże ilości tych książek — od kilkudziesięciu do tysiąca egzemplarzy — ale są. Wtedy nie wiadomo co robić z nimi: reklamować, przecenić, przekazać do bibliotek czy skierować na przemiał. Niewykluczone, iż znalazłoby się wielu chętnych do zakupienia tej czy innej książki, mimo, iż wydana została przed dwoma, a nawet więcej laty.

W naszym kraju PP DOM KSIĄŻKI prowadzi wiele księgarń specjalistycznych począwszy od medycznych, rolniczych, a skończywszy na muzycznych. Po 35 latach od zakończenia II wojny światowej środowisko lotnicze, a wraz z nim wielotysięczna rzesza entuzjastów lotnictwa, zaczyna wyraźnie odczuwać brak księgarni lotniczej usytuowanej nie na peryferiach Warszawy, ale na terenie dzielnicy Śródmieście lub w jej bliskim sąsiedztwie.

Propozycja zorganizowania księgarni lotniczej w Warszawie nie jest nowa i może wydawać się w pierwszej chwili zbyt pochopna dla dyrekcji PP DOMU KSIĄŻKI. Ktoś kompetentny odpowie: mamy tak wiele problemów czekających na załatwienie, iż sprawa księgarni lotniczej może jeszcze poczekać. Odpowiadamy: zaryzykujmy zamiast czekać!

Spróbujmy sobie wyobrazić taką księgarnię.

Naszym zdaniem powinny znajdować się w niej trzy zasadnicze działy: polski, zagraniczny i antykwaryczny. Pożytecznym rozwiązaniem byłoby zorganizowanie również działu czasopism lotniczych polskich i zagranicznych.

Do działu polskiego, naszym zdaniem, powinny być kierowane te wszystkie książki, które aktualnie są w sprzedaży. W tym przypadku mamy na myśli wszystkie tytuły od literatury pięknej, technicznej, szkoleniowej, astronautycznej do fantastyczno-naukowej. Dalej, pozycje z tych księgarń w kraju, które nie są sprzedawane, wreszcie te książki z poszczególnych wydawnictw, które pozostały w magazynach.

Dział zagraniczny powinien być reprezentowany przez książki wydawane za granicą. Drukuje się tam wiele książek o tematyce historycznej, monograficznej, konstrukcyjnej, a także szkoleniowej. Po Międzynarodowych Targach Książki w Warszawie księgarnia lotnicza powinna otrzymywać do sprzedaży wszystkie wystawione książki tematycznie związane z lotnictwem i kosmonautyką.

Jak sama nazwa wskazuje, dział antykwaryczny byłby ważnym ogniwem łączącym książkę współczesną z dawną i jednocześnie bardzo pomocnym w poszukiwaniach tytułów przez wielu czytelników.

W miarę okrzepnięcia księgarnia mogłaby organizować spotkania z autorami najpoczytniejszych książek lub tak zwanych książek roku, spotkania z wydawcami na temat książki lotniczej, a także wystawy książek poszczególnych wydawnictw.

Reasumując, księgarnia lotnicza może spełnić ważną i pomocną rolę w integrowaniu wszystkich publikacji lotniczych i astronautycznych, a w szczególności:

- skupić w jednym punkcie sprzedaży wszystkie wydawane w kraju i sprowadzane z zagranicy książki,
- ułatwić sprzedaż wszystkich książek lotniczych i astronautycznych od beletrystyki, historii i techniki począwszy, a na publikacjach szkoleniowych i naukowo-fantastycznych kończąc.
- udostępnić nabywanie książek starych z wszystkich dziedzin lotnictwa (dział antykwaryczny).

Nasi Czytelnicy już wielokrotnie zwracali się i nadal zwracają z postulatami do redakcji o poczynienie starań związanych z uruchomieniem księgarni lotniczej. Zaproponowano nawet, aby nosiła nazwę: im. Janusza Meissnera.

Wstępne rozmowy przeprowadzone przez redakcję z przedstawicielem kierownictwa PP DOMU KSIĄŻKI budzą optymizm. DOM KSIĄŻKI jednak uważa, iż aktualnie za mało wydaje się w kraju książek lotniczych, aby uruchomić specjalną księgarnię. Rozważa się natomiast stworzenie działu sprzedaży książek lotniczych w Powszechnym Domu Książki przy ul. Gagarina w Warszawie. Rozmowy na temat księgarni lotniczej będą nadal prowadzone przez redakcję z DOMEM KSIĄŻKI. O ich wyniku napiszemy oddzielnie.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zainteresowanie książką lotniczą w naszym kraju jest ogromne. Sympatycy przed działem książki lotniczej Wydawnictw Komunikacji i Łączności na kiermaszu przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie. Zdjęcie: P. Elsztein



SUPER KANIA—
—TAURUS DWA
stop
ZŁOTY MEDAL
stop
W LAS VEGAS
stop

Od 15 lat PZL Świdnik produkuje śmigłowce dwusilnikowe Mi-2. Pierwsze na świecie tej klasy wiropłaty wyposażone w dwie turbiny. Śmigłowiec, podobnie jak i silnik, budowane są na podstawie radzieckiej licencji. Stale są unowocześniane, rozbudowywana jest również wytwórnia, której sława dociera do wielu zakątków kuli ziemskiej. Liczba wyprodukowanych ponad 4 000 śmigłowców wspomnianego typu, w większości na eksport, stawia nasz przemysł śmigłowcowy na drugim miejscu w Europie i na czwartym w świecie. Mi-2 na Antarktydzie, Mi-2 w Afryce, Mi-2 w wersji sanitarnej, rolniczej, transportowej, wojskowej, milicyjnej, dozoru leśnego i w służbie kartografii oraz geologii... lista zastosowań i wykorzystania śmigłowca budowanego w Świdniku jest bardzo długa.

PZL-Świdnik nie tylko buduje seryjnie śmigłowce. Tutaj prowadzone są prace badawcze i konstrukcyjne nad nowymi wiropłatami, czego wynikiem jest między innymi nowy polski śmigłowiec Sokół dla 14 pasażerów, o czym informowaliśmy na początku bieżącego roku. Tutaj rozwijany jest stale śmigłowiec Mi-2, który potrafił już zwiększyć pokaźnie moc swych silników i który bardzo odbiega od pierwowzoru wyprodukowanego przed 15 laty. Życie jednak idzie naprzód, zmieniają się wymagania użytkowników wiropłatów odnośnie długotrwałości pracy silnika, osiągów i... nowoczesnej sylwetki, nieraz podyktowanej po prostu modą. Trudno się dziwić, że czołowa światowa wytwórnia w Świdniku na każdej wystawie międzynarodowej stara się pokazać coraz lepszą, nowocześniejszą odmianę starego Mi-2.

W dniach 10—13 lutego w Las Vegas w USA odbył się doroczny zlot — wystawa wiropłatów, organizowana przez Amerykańskie Stowarzyszenie Śmigłowcowe (Helicopter Association of Amerika) dostępna zarówno dla wystawców krajowych, jak i zagranicznych. Dodać trzeba, że jest to wystawa licząca się w świecie przemysłu i handlu lotniczego. W roku bieżącym pokazano 50 śmigłowców w locie, pokazano wiele nowości konstrukcyjnych, wystawionych przez 153 wystawców z całego świata. W tym również, co miło nam donieść wszem i wobec, z Polski. Ponad 11 000 osób odwiedziło wystawę, co zdaniem obserwatorów przeszło oczekiwanie organizatorów. W roku ubiegłym zanotowano ponad 8 000 gości. Obok zatem znanych wytwórni, takich jak francuskie Aérospatiale, amerykańskie Sikorsky, Bell i wiele innych, demonstrował swe wyroby polski przemysł.

Zapraszamy na stoisko PEZETEL. Stoisko to przygotowane zostało wspólnie przez nasze przedstawicielstwo handlowe i firmę amerykańską Spitfire Helicopter Ltd. Stoisko polskie ogrodzono zwykłym, drewnianym płotem. Wewnątrz tej zagrody kowbojskiej, znanej miłośnikom filmów z dzikiego Zachodu jako corral, na brązowym dywanie imitującym murawę amerykańskiej spalonej słońcem ziemi, stał lśniący nieskazitelnymi barwami lakieru śmigłowiec Taurus II — Made in Poland. Dokładniej: nie był to oryginalny śmigłowiec, ale makieta w wielkości naturalnej nowej świdnikowskiej konstrukcji. Śmigłowiec ten, będący rozwinięciem Mi-2, opracowany był w Świdniku jako Kania, a następnie jako Super-Kania. W wersji eksportowej uzyskał miano Taurus (byk po łacinie). Makietę przygotowano w PZL Świdnik. Daleką podróż do USA odbyła ona na pokładzie statku MS Lachowicz już w początkach stycznia br.

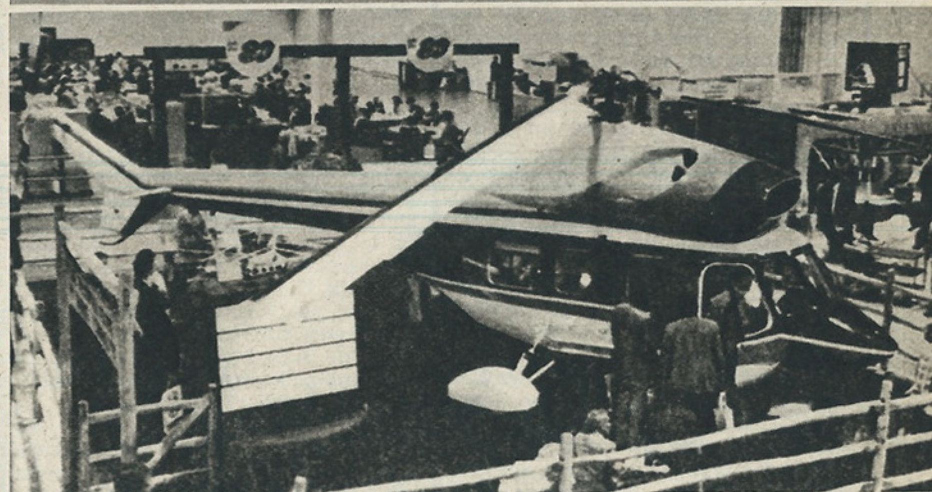
Taurus II wyposażony jest w dwie turbiny produkcji znanej wytwórni amerykańskiej Allison. Moc silników po 308,7 kW. Kabina wersji dyspozycyjnej mieści 6 osób i 1 pilota. Masa własna śmigłowca 2 140 kg, masa maksymalna — startowa 3 550 kg. Wirnik trójłopatowy z łopatkami sporządzonymi z tworzyw sztucznych. Jak wynika z informacji fabrycznych przedstawionych w Las Vegas, Taurus II ma prędkość podróżną 219 km/h, ekonomiczną 194 km/h, zasięg ponad 500 km i pułap 4 000 m. Certyfikat amerykański dla polskiego śmigłowca spodziewany jest jeszcze w roku bieżącym. Mi-2, jako Taurus II, został poważnie zmodyfikowany. Nawet jego wygląd zewnętrzny zmienił się, zdaniem komentatorów, na lepsze. Nasz nowy śmigłowiec jest obecnie wyposażony w owiewki kół, ma nową zupełnie osłonę silników i zmieniony kształt przedniej, jak i tylnej części kadłuba. Oczywiście, wytwórnia korzystała z pomocy renomowanego stylisty, tak jak to przyjęte jest na całym świecie, również w przemyśle samochodowym. Stylistą naszego wiropłata był pan Gregory Fossella z Bostonu. Firma Spitfire, która reprezentuje interesy naszej wytwórni, zapowiada w przyszłości wyposażenie Taurusa II w silniki o jeszcze wyższej mocy: po 366 kW. Trudno ukryć, ale makieta naszego śmigłowca wzbudziła duże zainteresowanie, czego przykładem liczne wzmianki w światowej prasie lotniczej, a bardzo życzliwe jak zawsze w prasie francuskiej, z Aviation Magazine na czele.

Oprócz Taurusa II pokazaliśmy w Las Vegas model śmigłowca PZL-Sokół ze Świdnika. I ten model, jako przykład możliwości naszego przemysłu, wzbudził spore zainteresowanie. Prasa zachodnia reprodukowała zdjęcia modelu jak i opublikowane u nas wcześniej, zdjęcie oryginalnego prototypu. W sumie można chyba mówić o sukcesie. Tak jest, był to sukces. Makieta Taurusa II otrzymała w Las Vegas złoty medal! Wielki był zatem sukces załogi PZL Świdnik. Nie ukrywał tego dyrektor wytwórni mgr inż. Jan Czogała, oznajmiając o sukcesie na Konferencji Sprawozdawczo-Wyborczej Rady Zakładowej przedsiębiorstwa. Organ Samorządu Robotniczego wytwórni „Głos Świdnika" z 20 kwietnia br. donosił o sukcesie na pierwszej stronie numeru podkreślając, że nagroda usatysfakcjonowała całą załogę, a biorąc pod uwagę fakt, że na wystawie w Las Vegas prezentowali swoje wyroby, nowe i najnowsze, najwięksi producenci śmigłowców ze znanych firm światowych, wyróżnienie przyznane polskiemu śmigłowcowi nabiera szczególnej wymowy i wartości. Na zdjęciach przedstawiamy Sokoła i Taurusa II na wystawie w Las Vegas. Cieszyć się będziemy ogromnie, jeśli zdołamy wkrótce podać bliższe informacje o lotach prototypów obu śmigłowców i rozpoczęciu produkcji seryjnej.

PAWEŁ ELSZTEIN







Na zdjęciach – od góry – Taurus II. Widoczne charakterystyczne zmiany w konstrukcji kadłuba, osłony wlotu powietrza do silników i podwozia w stosunku do Mi-2 ● PZL-Sokół wykonany jako model redukcyjny w widoku z przodu i z boku ● Stoisko polskie w Las Vegas. W środku zagrody Taurus II, rodem z Polski.

Zdjęcia: „Aviation Magazine" i „Flight"



MOCNE UDERZENIE





Adela Dankowska (z lewej) oraz Stanisław Kluk i Henryk Muszczyński. Wyżej: Halny.
Zdjęcia: H. Kucharski (2) i archiwum

Na te warunki pogodowe polowano w Lesznie już od paru dni. Pilnie śledzone układy synoptyczne rokowały nadzieje, których ani trener kadry narodowej, ani przebywający w Centrum Szybowcowym piloci nie zamierzali przegapić. Obóz treningowy kadry narodowej rozpoczynał się wprawdzie dopiero z początkiem maja, ale już od połowy kwietnia trwało zgrupowanie przygotowawcze kandydatów do reprezentacji na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Paderborn (RFN) i na tegoroczne, czerwcowe Międzynarodowe Zawody Państw Socjalistycznych w Per na Węgrzech. Grupa pilotów była zatem nie tylko stęskniona za lataniem po zimowej przerwie, ale też solidnie już do wyczynu zagrzana. Bo w kwietniu bynajmniej nie próżnowano. Janusz Centka miał 13 wylatanych godzin i 600 km przelecianych na szybowcach, Adela Dankowska 18 godzin i 890 km tras, Stanisław Wujczak 22 godziny i 951 kilometrów, a Henryk Muszczyński 25 godzin i 1100 km. Najzagorzalszy, Stanisław Kluk, wylatał do końca kwietnia 30 godzin i przeleciał na szybowcach 2143 kilometry. Ta piątka właśnie zaatakowała w dniu 4 maja rekordowe trasy.

Front chłodny przeszedł przez Leszno w nocy z drugiego na trzeci maja, lecz dzień najbliższy nie był jeszcze tym oczekiwanym. Przeciwnie, skraj wyżu, w którym znajdowała się Polska, niósł masy zbyt wilgotnego powietrza i niebo pokryło niskie, obfite zachmurzenie. Dla kadrowiczów nie mógł to jednak być powód do tracenia czasu na ziemi. W konsekwentnym rygorze treningu wykonano kilka przelotów po 150 kilometrów przy „zakitowanym" niebie, ostrząc pazury do ataku w dniu następnym. I rzeczywiście, 4 maja zapanował typowy północno-wschodni spływ arktyczny, dający szanse wielkiego latania. Trener Dankowski miał plan gotowy: kobieca załoga na dwumiejscowym Halnym spróbuje szczęścia na trójkącie 500 km, mężczyźni na Jantarach-2 podejmą próbę pierwszego w Polsce przelecenia 1000 km po trasie docelowo-powrotnej.

Ale plany w sporcie szybowcowym niezmiernie rzadko pozwalają się realizować w pełnej zgodzie z zamierzeniami. Poranne rozpoznania telefoniczne sytuacji pogodowej ujawniły, że korzystnych warunków termicznych można się spodziewać głównie w północno-zachodnich rejonach kraju. Na SE, gdzie miała prowadzić trasa powrotnego docelu, było zdecydowanie kiepsko. Więc zmiana decyzji: Jantary polecą też na trasę trójkąta, tyle że o obwodzie 900 km. Tu jednak wystąpiło kolejne ale, bo okazało się, iż część tej trasy koliduje z rejonem zamkniętym w tym dniu dla lotów szybowcowych. Po paru telefonicznych interwencjach wyjaśniających, że szybowce mogą dotrzeć w rejon kolizyjny dopiero w popołudniowych godzinach, centralne władze przestrzeni powietrznej wyraziły zgodę na lot. Odnotowujemy ten fakt z całą satysfakcją i z ogromną wdzięcznością dla wspomnianych władz, bowiem u lokalnych służb ruchu lotniczego potrzeby sportu szybowcowego nieczęsto są traktowane z takim pomocnym zrozumieniem.

Miny pilotów rozchmurzyły się zatem, podobnie jak — niebo. Bo trzeba dodać, że rano sporą konsternację wywołała potężna ławica cirrostatusa, kryjąca błękit szczelnie nad całym rejonem Leszna. Szczęśliwie odpłynęła po jakimś czasie z wiatrem i piloci mogli wystartować: Wujczak i Centka przed 10.30, Muszczyński i Kluk kwadrans za nimi. Ich trasa wiodła z Leszna nad Szczecin-Stobno, skąd do Miłomłyna, leżącego 12 km na NW od Ostródy i z powrotem do Leszna. W sumie 898 km. W kolejny kwadrans po ostatnim Jantarze wyszedł w powietrze dwumiejscowy Halny z pilotką Adelą Dankowską i pasażerką Sławomirą Piątek na pokładzie. Panie miały oblecieć trójkąt 510 km, wyznaczony wierzchołkami w Barlinku — 30 km na N od Gorzowa Wlkp. i w Tucznie — 10 km na NW od Inowrocławia.

Warunki odejścia były bardzo dobre. Szybko rosnąca podstawa chmur i zdecydowane wznoszenia sprawiły, że Halny osiągnął wkrótce 70 kilometr trasy. Lecz tutaj w jednym z silniejszych podmuchów szybowcem targnęło tak gwałtownie, że czy to przez mimowolne potrącenie zamka, czy też z jakichś innych przyczyn otwarła się przednia część limuzyny. Przy próbach jej domknięcia puściły też zamki tylne. Pilotkom udało się zapobiec spadnięciu limuzyny, ale trzymanie jej rękami w ostrożnym locie powrotnym dostarczyło im nieco emocji. Nie zrażone przygodą, usunąwszy awarię po lądowaniu w Lesznie, wystartowały ponownie. Po raz drugi Dankowska zameldowała odejście na trasę o godz. 13.01, z odwrotnym kierunkiem oblotu.

Pierwszy bok do Tuczna nie nastręczył trudności. Podstawa z początkowych 1700 m wzrosła do 2000 m, a dalej nawet do 2200 m. Wznoszenia oscylujące wokół 3 m/s też nie pozostawiały wiele do życzenia. Dokuczał tylko dojmujący chłód. Izoterma zerowa leżała na 500 m, później na 700 m, więc w kabinie szybowca było jak w lodówce. Zwłaszcza że okienko trzeba było trzymać otwarte, żeby choć w części przeciwdziałać obfitemu potnieniu limuzyny. Chwile ulgi dawały przeskoki międzykominowe, kiedy słońce zaglądało do kabiny, pod chmurami natomiast mroziło solidnie.

Za Tucznem, w rejonie Puszczy Noteckiej i dalej, już do końca trasy, dały się mocno we znaki intensywne śnieżyce. Do ziemi ten śnieg nie docierał, ale pod chmurami sprawiał dużo kłopotów koniecznością obchodzenia rozległych stref opadów. Utrudniał niezmiernie wybór właściwego kierunku lotu, przesłaniając zupełnie widoczność na trasę. Raz tylko Dankowska zdecydowała się przeciąć śnieżycę w locie prostym, ale było to już koło Zbąszynka, na dolocie. Wykonała go z 50 km, z wysokości 2200 m, kończąc ponad 5-godzinny przelot w minusowych temperaturach ale z rekordową prędkością. Metę Halny osiągnął o 18,27, a uzyskana przelotowa ok. 93 km/h dała polskiej załodze wynik lepszy o 13 km/h od dotychczasowego kobiecego rekordu świata w tej konkurencji, ustanowionego przez radzieckie pilotki Zagajnową i Łobanową w maju 1968 roku.

A co z Jantarami? — Początkową część trasy, aż poza szczeciński punkt zwrotny, piloci przebyli w warunkach podobnych do tych, które towarzyszyły załodze Halnego. W rejonie Borów Tucholskich wlecieli jednak w strefę bardzo trudnych warunków pogodowych, pogarszających się z każdym kilometrem na wschód. Podstawy zmalały stopniowo do 700 m, przy coraz słabszych wznoszeniach i bardzo złej widzialności. Znad Tucholi zdecydował się zawrócić Wujczak. Centka dotarł do Grudziądza, skąd też zrobił w tył zwrot. Wylądowali obaj w Lesznie około 17.00. Kluk i Muszczyński rozważali możliwość ewentualnego lądowania na którymś z lotnisk po drodze, radiowa rada trenera brzmiała jednak niewzruszenie: lecieć do oporu. Czołgali się przeto mozolnie w półmetrowych wznoszeniach, osiągnęli II punkt zwrotny i z uporem pchali się dalej.

Gdy w drodze powrotnej przekroczyli wreszcie znowu linię Wisły, warunki zaczęły się wydatnie poprawiać. Podstawa wzrosła do 1500 metrów, wznoszenia do dwóch m/s. Lecz do radości wielkich powodów nie było. Po prostu zrobiło się już późno. Około 60 km przed Lesznem wykręcili maksymalny, możliwy do uzyskania pułap i rozpoczęli beznadziejne doloty. Kluk szedł z 1400 m, Muszczyński z 1300 metrów. Było tego stanowczo za mało. Nie ulegało wątpliwości, że zabraknie około 100 m na osiągnięcie lotniska... Jeżeli można powiedzieć, że cień nadziei błysnął, to właśnie błysnął ten cień 20 km przed metą, kiedy na 500 już tylko metrach nad ziemią wariometry Jantarów wskazały rachityczne zero. Piloci uczepili się kurczowo tej ostatniej deski ratunku. Trwali w balonowym locie, znoszeni słabym wiatrem w stronę Leszna.

Wytrwałość zaowocowała. Z zera wyrosło łaskawe ćwierć m/s, które pozwoliło zdobyć 70 m dodatkowej wysokości. I to był koniec. Koniec wznoszenia, ale i udanego przelotu zarazem.

O godzinie 20.30, więc dobrze już po zachodzie słońca, posadził swego Jantara na lotnisku startu Stanisław Kluk, a w 5 minut po nim Henryk Muszczyński. Było coś nierealnego i pięknego zarazem w tym kończeniu przelotu po zakończeniu dnia, w tym wyłonieniu się szybowców sponad horyzontu, ginącego już w szarówce zapadającego zmroku. A niesamowitości tej scenerii przydawała jeszcze gruba warstwa lodu na kadłubach Jantarów, od spuszczanego wcześniej na trasie balastu wodnego. I chociaż to Kluk formalnie, jako wcześniejszy na mecie jest zdobywcą krajowego rekordu odległości przelotu po trasie trójkąta, to przecież uznanie należy się na równi obu uczestnikom wspaniałego wyczynu.

Rekord świata Dankowskiej, rekord Polski Kluka — to dwie wielkie radości Leszna w dniu 4 maja br. Trzecią są diamenty, które przelotami po trójkątach 500 km i 300 kilometrów zdobyło w tym samym dniu czternastu młodych szybowników. Mocne uderzenie jak na początek lotniczego sezonu. Gratulując pilotom, nie zapominajmy i o organizatorach tych pięknych sukcesów.

TADEUSZ REJNIAK

P. S. 5 maja 1980 r. Stanisław Kluk uzyskał kolejny rekord Polski, osiągając na szybowcu Jantar-2B w przelocie po trasie docelowo-powrotnej o łącznej długości 512 km prędkość 100 km/h. T. R.

PTAK SZCZĘŚCIA I ULEGŁY MUSTANG

Skrzydlata opisywała już współpracę dwóch radzieckich amatorów konstruktorów z dnieprodzierżyńskiej „fabryki" samolotów: kierowcy Wiktora Timofiejewa i elektromechanika Michaiła Artiomowa. Dzisiaj chciałbym podać nieco szczegółów o ich działalności.

Michaił Artiomow zbudował pierwszy samolot 11 lat temu, który nazwał Sputnikiem. Później, już wspólnie z kolegą i takim samym zapaleńcem **Wiktorem Timofiejewem**, zbudowali samolot Mrija (marzenie). Następnie wspólnie pracowali nad budową samolotu Sławuticz (dawna nazwa Dniepru). Jednak w jednym z lotów został on rozbity. Z kolei przyjaciele postanowili budować oddzielnie, każdy swój samolot: Artiomow — Amegę, a Timofiejew — Mustanga T-1.

Od razu, po zbudowaniu Amegi, Artiomow zbudował nowy samolot, na którym wykonał serię lotów. Ale pewnego razu podczas podejścia do lądowania pękło cięgno zmiany skoku śmigła. Sprężyna momentalnie ustawiła łopaty śmigła w pozycji odwróconego ciągu i samolot, utraciwszy prędkość, uderzył w ziemię. Pilot doznał kontuzji i samolot został uszkodzony. Ale to niepowodzenie — nie powstrzymało Artiomowa. Po wykurowaniu się poświęca swój cały wolny czas nowemu samolotowi.

I oto w tym roku odbyły się pierwsze loty nowego, „niezwykłego" samolotu, który wykazał się wspaniałymi właściwościami w locie. Artiomow nazwał go Semurg (po uzbecku — ptak szczęścia). Semurg nie ma lotek. Sterowanie poprzeczne realizuje się poprzez zmianę kąta natarcia skrzydeł o 3° za pomocą drążka steru wysokości. Podczas startu i przy lądowaniu pilot specjalną dźwignią zwiększa kąt ustawienia płata od +5 do +8°, w celu zwiększenia siły nośnej i zmniejszenia prędkości. Silnik konstrukcji Artiomowa o przełożeniu 2 : 1. Przy obrotach śmigła 2000 obr./min. rozwija moc 25,7 kW (35 KM). Śmigło drewniane, o stałym skoku, mające średnicę 1600 mm. Rozpiętość jednodźwigarowego skrzydła o profilu Wortmanna--126 wynosi 9 m. Powierzchnia nośna — 11 m². Nosek do dźwigara — duralowy, pozostała część jest z płótna pokrytego lakierem. Długość Semurga — 5,6 m. Szkielet kadłuba spawany z rur stalowych. W okolicach silnika kadłub jest pokryty tkaniną z włókna szklanego, w celu zachowania bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Dwa koła podwozia — od motocyklowego wózka inwalidzkiego. Samolot jest dwumiejscowy, z podwójnymi sterownicami. Masa samolotu pustego — 175 kg. Prędkość lotu — 110 km/h. Prędkość lądowania — 55 km/h z jednym pilotem, 60 km/h — z dwoma. Rolę steru wysokości spełnia odchylany cały statecznik. Samolot jest łatwy i posłuszny w sterowaniu.

Wiktor Timofiejew również zmodernizował swojego Mustanga. Silnik ma dwa cylindry z motocykla Iż-Planeta-3. Waży 43 kg. Przy 5200 obr./min. rozwija moc 22 kW (30 KM). Śmigło o średnicy 1200 mm, drewniane, pchające, dwułopatowe, pokryte tkaniną z włókna szklanego. Rozpiętość skrzydła jednodźwigarowego — 8,4 m. Profil skrzydła — CAGI.R-2-12. Długość samolotu — 5 m. Odchylany cały statecznik spełnia rolę steru wysokości i jest bardzo skuteczny. Masa samolotu pustego — 150 kg. Prędkość lotu — 120 km/h. Prędkość lądowania — 60 km/h. Samolot ma bardzo mały rozbieg i dobieg.

Zdjęcia wykonałem w ostatnich dniach marca na lotnisku konstruktorów amatorów (pole sowchozu), podczas lotów tych wspaniałych entuzjastów. **(bjw)**

Tekst i zdjęcia: JURIJ SYTNIK
Dniepropietrowsk, ZSRR


1


2


3

NA ZDJĘCIACH: 1. Michaił Artiomow w locie na Semurgu. 2. M. Artiomow po wylądowaniu. 3. Wiktor Timofiejew przygotowuje do lotu samolot Mustang-2. 4. Podczas lotów: na pierwszym planie Mustang-2 W. Timofiejewa.


4

Z LOTNIĄ W ALPACH

Byłem na lotniowym rekonesansie w Austrii. Poznawałem warunki latania w Alpach, podpatrywałem nowinki konstrukcyjne. Do podróży służył mi Fiat 126p, objuczony w lotnię i sprzęt turystyczny. Miałem okazję startu w IV Mistrzostwach Górnej Austrii, w Grünau im Almtaler. Przedtem latałem treningowo. Pierwsze loty wykonałem ze szczytu Planai (1 894 m npm), lądując w położonym o 1 000 m niżej Schladmingu. Nie mogłem w pełni wykorzystać wspaniałej pogody do latania, gdyż nie miałem kierowcy, który sprowadziłby samochód na lądowisko. Przy odpowiedniej organizacji lotów, dzięki asfaltowej drodze biegnącej na szczyt, można by wykonywać po kilka lotów dziennie. Kilka krótszych lotów wykonałem też w pobliskiej miejscowości Pichl. Dolina, w której leży Schladming, od północy ograniczona jest potężnym masywem Dachsteinu. Właśnie on, ze swą wysokością 3 004 m npm, nęcił mnie bardzo. To dopiero byłby lot. Różnica pomiędzy startem a lądowiskiem — 2 km! Niestety, silne wiatry wiejące na jego szczycie oraz wysoka cena przejazdu kolejką na szczyt ostudziły mój zapał.

W następnych dniach odwiedziłem miasteczka Kitzbühel i Oberndorf, gdzie mieszkają byli lotniowi mistrzowie świata Christian i Jochen Steinbachowie. Christian prowadzi wytwórnię lotni oraz szkołę lotniarską. To właśnie tutaj powstają znane lotnie Euro. Ostatni model o nazwie Euro II bardzo przypomina angielskiego Super Scorpiona. Myślałem, że to tylko moje wrażenie, ale nie. Po paru rozmowach z pilotami wydało się, że to jednak skopiowany S. Scorpion. Co prawda Euro II różni się od oryginału poszczególnymi detalami, ale najważniejsze w lotni pokrycie jest niemal identyczne. Do charakterystycznych detali w Euro II należą wykonane z tworzywa sztucznego wieżyczki w kształcie stożka, podwyższające punkt zamocowania górnych linek do krawędzi natarcia. Daje to możliwość skrócenia masztu i niezałamywania jednocześnie pokrycia przez linki. Patent ten okazał się jednak nie najlepszy. Przedłużone śruby mocowania dźwigara do krawędzi natarcia odkształcają się nadmiernie, gdy lotnia stoi na silnym wietrze i pracuje tylko górne olinowanie. Inne rozwiązania konstrukcyjne są typowe. Nierozwijalne pokrycie usztywniają proste listwy z włókna szklanego. W sumie jest to lotnia przeciętna, bo osiągami nie dorównuje nawet oryginałowi. Mogłem to naocznie stwierdzić, obserwując loty Christiana Steinbacha i jeszcze paru innych pilotów podczas zawodów.

Poza lotniami, firma Delta Steinbach produkuje uprzęże i spadochrony ratownicze do lotni. Szczególnie te ostatnie cieszą się dużą popularnością w Austrii, RFN i Szwajcarii, ze względu na niezawodność oraz mały ciężar i niewielkie wymiary. Daje się on łatwo zamocować do prawie wszystkich typów uprzęży — oczywiście do pozycji leżącej. Sam spadochron jest wszechstronnie sprawdzony i jak do tej pory w paru przypadkach wykazał swą skuteczność.

Dane techniczne systemu ratowniczego HGSS (Hängegleiter Sicherheits-System) z wytwórni Delta Steinbach (w dwóch wersjach): powierzchnia czaszy — 38 (48) m², masa — 1,7 (1,9) kg, wytrzymałość linki łączącej — 1 718 kg, długość linki łączącej — 5 m, masa z uprzężą — 4,4 (4,6) kg, liczba linek — 12, czas otwarcia — 1—2 s, cena — 5 900 (5 424) szylingów.

Niecałe 6 km na zachód od Kitzbühel leży miasteczko Kirchberg, gdzie po sąsiedzku Heinz Dörler prowadzi szkołę lotniarską oraz montuje angielskie lotnie. Aktualnego mistrza Europy i czwartego zawodnika w klasie I ubiegłorocznych mistrzostw świata w Grenoble spotkałem na 20-metrowej górce, gdzie właśnie trwały zajęcia z adeptami lotniarstwa. W swej szkole zatrudnia dwóch instruktorów, którzy prowadzą szkolenie 6—10-osobowej grupy, podczas 7 lub 14-dniowego turnusu. Za opłatą zapewnia im zakwaterowanie z wyżywieniem, lotnie z osprzętem oraz kurs teoretyczny i praktyczny. Wyszkolony uczeń może zakupić lotnię, na której uczył się latać lub inną spośród kilku typów, montowanych na miejscu, takich jak Wasp, Midas, Falke, Vortex oraz chyba najlepszą obecnie Chargus CYCLONE. Doskonałość tej ostatniej dochodzi do 12 przy prędkości 25 km/h, a opadanie minimalne — 0,8 m/s.

Podstawowe dane techniczne::	Midas	Vortex	Cyclone
Powierzchnia (m²)	16,5	18,8	16,6
Rozpiętość (m)	9,8	10,0	11,5
Wydłużenie	5,7	5,23	7,2
Doskonałość przy prędkości w km/h	11/28	10/28	12/25
Opadanie minimalne (m/s)	1,9	0,9	0,8
Naddatek kątowy pokrycia (stopnie)	1,6	0,68	0,8
Kąt nosowy (stopnie)	110	120	130
Masa (kg)	19	20,5	23

Tajemnica tak wspaniałych parametrów Cyclone tkwi w pokryciu. Specjalnie szyte, bez naddatku kątowego, współpracuje z ruchomymi końcówkami naprężającymi całe pokrycie. Końcówki te naciągają pokrycie maksymalnie przy małych kątach natarcia, czyli podczas szybkiego lotu. W momencie gdy pilot zwiększa kąt natarcia, końcówki — dzięki układowi sprężyn — poddają się i profil zwiększa swą głębokość. Teoretycznie jest to bardzo proste, natomiast w praktyce niemożliwe do wykonania przez konstruktora amatora. Zbyt wielu prób i przeróbek wymaga taka konstrukcja, a efekt końcowy jest niepewny.

Jeszcze tego samego dnia miałem okazję przekonać się o możliwościach Cyclone. Po południu, wraz z Heinzem i jednym z instruktorów, polecieliśmy ze szczytu Brixental (1 830 m) do miejscowości Westendorf, położonej prawie 1 000 metrów niżej. Przy bezwietrznej pogodzie i niewielkiej termice Heinz lądował na swojej lotni prawie 5 minut po nas. My byliśmy w powietrzu po 23 minutach. Wieczorem oglądałem filmy lotniarskie z Holandii i Anglii. Całe mieszkanie Heinza Dörlera zastawione jest pucharami i innymi pamiątkami z zawodów — prawie minimuzeum lotniarstwa europejskiego, bo Heinz jest jednym z pionierów. Interesował się moją lotnią, którą obejrzał dokładnie. Na moją odpowiedź, że w Polsce prawie każdy lotniarz lata na własnej konstrukcji, i to jeszcze własnoręcznie wykonanej, nie wiedział jak zareagować. Pokręcił tylko głową i zaraz zapytał o liczbę wypadków w Polsce.

Nazajutrz rano wyjechałem do Kössen, które powitało mnie mżawką i przenikliwym zimnem. W pierwszej Austriackiej Szkole Lotniarskiej, położonej u podnóża góry Untenberg, spotkałem jej właściciela, Seppa Himbergera. Właśnie przygotowywał się do przyjęcia nowego turnusu. Nie przeszkadzając mu w pracy, obejrzałem górę i lądowisko, na którym z boku stoi podium pamiętające pierwszych mistrzów świata z 1976 r. Zaciągnięte niebo nie wróżyło nic dobrego i musiałem zrezygnować z oblotu kolejnej góry. Za to zwiedziłem miasteczko i wyruszyłem w dalszą drogę, już w kierunku powrotnym.

Wkrótce zameldowałem się w Grünau. Niestety, i tu padał deszcz. I tak przez trzy dni bez przerwy. Organizatorom mistrzostw Górnej Austrii udało się przeprowadzić tylko jedną kolejkę lotów i w związku z tym przeniesiono zawody na następną sobotę i niedzielę. Ten jeden lot był mi bardzo potrzebny, gdyż ze szczytu nie widać położonego o 800 metrów niżej lądowiska. W dodatku mocno pofałdowany teren, otoczony wysokimi górami, powodował, że czułem się trochę nieswojo.

Za tydzień ponownie wybrałem się do Grünau. Wyjechałem ze Schladmingu w piątek rano, aby spokojnie dojechać na miejsce i jeśli nadarzy się okazja, wykonać jeszcze lot treningowy. Do celu podróży miałem około 30 km, gdy tuż za miejscowością Micheldorf wypatrzyłem w powietrzu, gdzieś na wysokości 200 metrów, krążącą lotnię. Był to UP-Dragon, który po paru minutach wylądował w pobliżu szosy. Zatrzymałem się, a za chwilę podjechał z przeciwka samochód ubezpieczający lotniarza. Okazało się, że pilot wystartował z Grünau, a więc przeleciał ok. 27 km. Dalej pojechałem już razem z nowymi przyjaciółmi, aby jeszcze przed wieczorem odbyć jedną treningową kolejkę lotów. W drodze na szczyt góry poznałem przyszłego wicemistrza świata z Grenoble, Wolfganga Hartla, „duszę" Klubu Lotniarskiego SKYBIRD.

W sobotę rano, przy pięknej pogodzie, rozpoczęły się zawody z udziałem 70 pilotów z Austrii, RFN i Polski, czyli mojej skromnej osoby. Organizatorem był Klub Grünau-Almtaler, który za wpisowe 250 szylingów zapewniał transport lotni na szczyt oraz puchary za pierwsze dziesięć miejsc w dwóch klasach. Zawodnicy byli podzieleni na dwie klasy: I — Górna Austria, II — goście. Konkurencja nazywana E-Modus polegała na obleceniu punktu zwrotnego, usytuowanego w odległości około 3 km od startu i kręceniu kolejnych, pełnych kółek nad 3 punktami położonymi na brzegu koła o średnicy 50 m, w którym należało lądować na celność. Obie te konkurencje punktowane były maksymalnie po 1 000 pkt. Lądowanie poza kwadratem obejmującym koło lub tzw. crash 99, czyli niebezpieczne lądowanie, powodowało utratę wszystkich punktów uzyskanych w danym locie. Crash 25, czyli lądowanie z podpórką dziobem, sterownicą lub ręką, powodowało odjęcie 50 procent punktów za celność lądowania.

Rozegrano trzy kolejki lotów. W powierzu było rojno, gdyż startowało się w odstępach 1—2-minutowych. Wśród lotni wyróżniały się osiągami Atlasy i Cyclone. Potrafiły zrobić po 6—7 pełnych kółek nad lądowiskiem, gdy inne lotnie — najwyżej 5. Na oko można było ocenić doskonałe własności przelotowe tych lotni. Na trasie przelotu do punktu zwrotnego zyskiwały nad innymi ok. 100—150 m. Tego dnia po konkurencji poleciałem jeszcze 2 razy ze szczytu, wraz z pięcioma innymi pilotami, jakby na wycieczkę krajoznawczą. Przy prawie bezwietrznej pogodzie, późnym popołudniem, pięknie trzymający w powietrzu spływ zapewnił nam przeloty nad miasteczkiem i doliną na odległość do 7 km. Kładąc się spać, długo miałem w oczach wspaniałe panoramy głębokiej doliny, otoczonej ponad 1 500-metrowymi zboczami.

W niedzielę została do rozegrania jeszcze jedna kolejka i jeden lot specjalny na celność lądowania. Za wylądowanie idealnie w celu o średnicy 20 cm klub fundował 1 000 szylingów. Zmieniłem uprząż z leżącej na siedzącą. Zabrakło mi nie więcej niż 4 metry, ale za to dostałem ogromne brawa od licznie zgromadzonej publiczności. Nie wiedziałem o co chodzi, a to było za lot w pozycji siedzącej, która jest prawie zapomniana wśród zawodników i dlatego wywołała małą sensację i aplauz widzów. Lądujący za mną Rudolf Schlömmer na UP-Spider trafił idealnie i jako jedyny zarobił na tych zawodach.

W tym czasie komisja sędziowska obliczyła wyniki i rozpoczęło się oficjalne zakończenie. I tu spotkała mnie bardzo miła niespodzianka. Burmistrz Grünau, A. Moser, po zakończeniu swego wystąpienia osobiście wręczył mi puchar i podziękował za przybycie, zapraszając jed-



1



2

3

4



5



nocześnie na następne mistrzostwa. Z kolei wręczano puchary zwycięzcom.

Mistrzem Górnej Austrii został Rudolf Ippisch z Klubu SKYBIRD Wels na lotni Atlas. W klasie gości zwyciężył Wolfgang Zach na lotni Swiss-Lancer.

Na zakończenie samochody jeszcze raz wywiozły chętnych na start i polecieliśmy w szyku do odległego o 5 km Gasthausu, gdzie odbyła się wspólna kolacja. Na kolacji poznałem zwycięzcę z Grünau, mistrza Górnej Austrii Rudolfa Ippischa. Rudi zetknął się z lotnią w kwietniu 1975 r., wtedy też kupił pierwszą lotnię, Brasill II. Na niej nauczył się latać i z nią pojechał w 1976 r. do USA. Latał tam na słynnych, klifowych brzegach w San Francisco, a nieco później — na bryzie oceanicznej na Hawajach (marzenie każdego lotniarza). Najczęściej lata we własnym mieście, a nawet z prawie własnej góry Feuerkogel o wysokości 1 625 m npm. Dlaczego własnej? Ponieważ cała góra jest zagospodarowana przez firmę, której on jest naczelnym dyrektorem. Pomimo młodego wieku (ma dopiero 26 lat), prowadzi firmę, w której skład wchodzą linie żeglugowe na jeziorze Traunsee oraz 8 wyciągów narciarskich i kolej linowa.

Rudi powiedział mi, że najczęściej kontroluje kolejkę linową na Feuerkogel, nawet z powietrza. Bo obok górnej stacji jest specjalna rampa, z której startuje na lotni, aby po pokonaniu 1 000-metrowej różnicy wysokości wylądować w pobliżu swego domu. Należy do Klubu SKYBIRD-Wels. Wykonał około 950 wysokich lotów w łącznym czasie ok. 200 godzin. Do cenniejszych wyników zalicza lot, podczas którego osiągnął wysokość 2 900 m oraz przelot docelowo-powrotny na odległość 30 km. Na austriackiej liście rankingowej z 1979 r. znalazł się na 3 miejscu, przed takimi sławami jak Wolfgang Hartl i Heinz Dörler. Ostatnio zakupił lotnię Cyclone. Ma także Gryphona, ale uważa, że ta lotnia nie nadaje się do latania zawodniczego ze względu na małą prędkość przelotową. Na zakończenie trzeba dodać, że Rudolf lata także sportowo na samolotach w pobliskim aeroklubie.

Wracałem z zawodów bogaty w spostrzeżenia i jeden ogólny wniosek: **zawodnicze latanie na lotniach coraz bardziej upodabnia się do konkurencji szybowcowych i coraz ważniejsza jest prędkość przelotu!** Czas lotu nie stanowi już większego problemu, problemem do pokonania jest teraz **odległość, wysokość i prędkość**. Był to wniosek burzący moje poglądy i poglądy moich kolegów, którzy odczuli to dopiero na sobie podczas mistrzostw świata we Francji. A był to wynik braku kontaktu z czołówką europejską i braku nowoczesnych, fabrycznych lotni, których nie zbudują choćby i najwspanialsi konstruktorzy-amatorzy. **Jeżeli marzą się nam jakiekolwiek sukcesy w sporcie lotniowym, musimy mieć fabryczny sprzęt!** Tymczasem cała nasza czołówka lotniowa poświęca większość czasu na konstruowanie i oblatywanie lotni, a nie na trening!

PAWEŁ WIERZBOWSKI

NA ZDJĘCIACH: 1. Lotnia nad alpejskim miastem Ebensee. 2. Autor ze swoją lotnią, w chwilę po wylądowaniu w Grunau im Almtaler. Widoczni na drugim planie sędziowie mierzą odległość od celu. 3. Rudolf Ippisch startuje — na lotni Gryphon — z pomostu na górze Feuerkogel. 4. Piękno lotu w Alpach. Lotnia Chargus Cyclone, z zamocowaną na lewym dźwigarze kamerą filmową. 5. Choucas Maxi po starcie z Dachsteinu (3004 m npm.). Zdjęcie wykonane z drugiej lotni.

Zdjęcia ze zbiorów autora

XIII MEMORIAŁ JURIJA GAGARINA 1980

Tradycyjny memoriał Jurija Gagarina odbył się na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w dniach 12—13 kwietnia. Impreza tegoroczna była ze wszech miar udana, na co złożyła się piękna słoneczna pogoda, jak też spora liczba uczestników. Startowało 45 zawodników, z czego 31 juniorów. Tradycyjnie udział w imprezie wzięli: zawodnicy z klubu modelarstwa rakietowego przy Urzędzie Patentowym w Berlinie (NRD), Aeroklubu Pomorskiego, Grudziądzkiego, Słupskiego i Rzeszowskiego. Jak już pisałem w ubiegłym roku, Memoriał Jurija Gagarina winien być jedną z imprez eliminacyjnych do mistrzostw Polski, obejmującą obie strefy. Obecnie, niestety, tak nie jest.

Memoriał rozgrywany był w trzech kategoriach dla seniorów (S3A, S7, S4D) i trzech dla juniorów (S3A, S7, S4A), przy czym każdy z zawodników miał prawo do dwóch lotów w każdej kategorii. Wyniki, które uzyskali poszczególni zawodnicy, były zadowalające, jakkolwiek zaobserwowano sporo nieudanych startów. Rażące braki w konstrukcji modeli jak też i wady silników spowodowały, iż tylko nieliczni seniorzy zaliczyli loty w kategorii S4D. Większość miała modele rakietoplanów z elastycznym płatem w układzie Rogallo. Niestety, nie udało się zobaczyć ani jednego poprawnego lotu takiego modelu. Są one chyba zbyt mało dopracowane i co gorsze większość zawodników startowała tymi modelami po raz pierwszy, stąd kłopoty z lotami.

Duży postęp dał się zauważyć w kategorii S7. Do konkursu zgłoszono kilka całkiem nieźle wykonanych modeli redukcyjnych rakiet konstrukcji ZSRR, w tym dawno nie widziane Wostoki. Rakiety latały poprawnie, a nieliczne nieudane loty spowodowane były wadami silników lub wadą systemu odzysku (spadochrony lub taśmy).

Zawody przyniosły sukces gościom z Berlina. W kategorii seniorów zwyciężył **Fred Titman**, trzecie miejsce zajął **Owe Brewka**. Drugie miejsce przypadło zawodnikowi gospodarzy **Marianowi Rochnickiemu**. W kategorii juniorów zwyciężył **Jerzy Owoc** (Rzeszów) przed **Olafem Gotzmanem** (Berlin) i **Arkadiuszem Przedworskim** (Słupsk). Podsumowując imprezę trzeba stwierdzić, iż słabo wypadli reprezentanci gospodarzy, nie odnosząc takich sukcesów jak w latach ubiegłych.

Tekst i zdjęcia: TOMASZ KOWALSKI

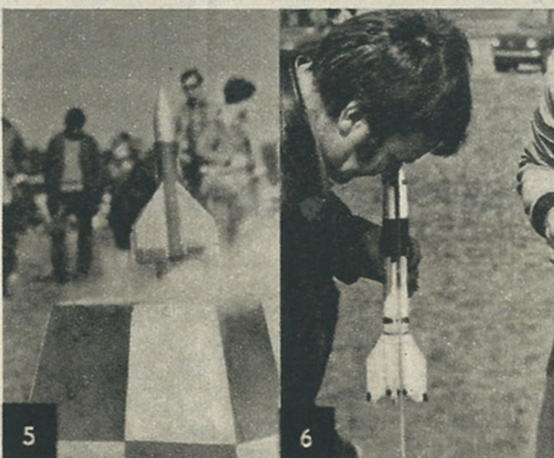
1. Zawodnicy Aeroklubu Pomorskiego (Koło przy WOSWRiART.) przygotowują modele do startu.
2. Henryk Meller i Jerzy Podlewski odpoczywają po trudach sędziowania w pierwszej kolejce lotów.
3. Zawodnik z Berlina przygotowuje model do startu, wysłuchując uwag Zygfryda Frąckiewicza (sędzia).
4. Model przed umieszczeniem na wyrzutni.
5. Start.
6. Fred Titman z Berlina z modelem rakiety W5W.
7. M. Boniecki z Aeroklubu Pomorskiego przygotowuje historyczny model GIRD X do startu.
8. Model Wostok, wykonany przez Jerzego Witkowskiego, na wadze przed lotem.
9. Zwycięzca Memoriału w 1979 r. Grzegorz Nasierowski z modelem Wostoka (pierwsze miejsce w kategorii S7).
10. J. Witkowski przygotowuje model Wostoka do startu.
11. Efektowny start modelu Wostok.

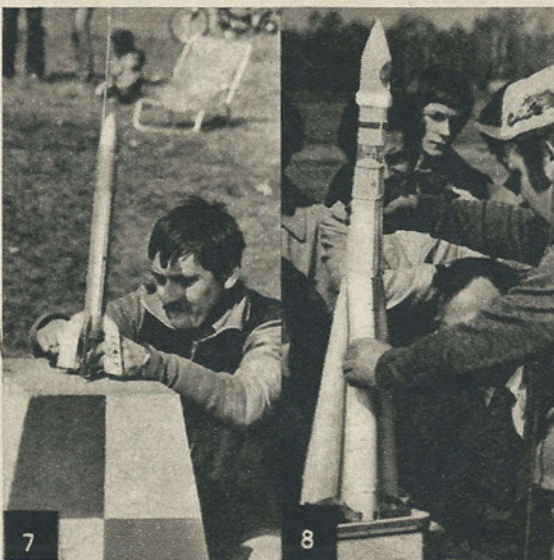




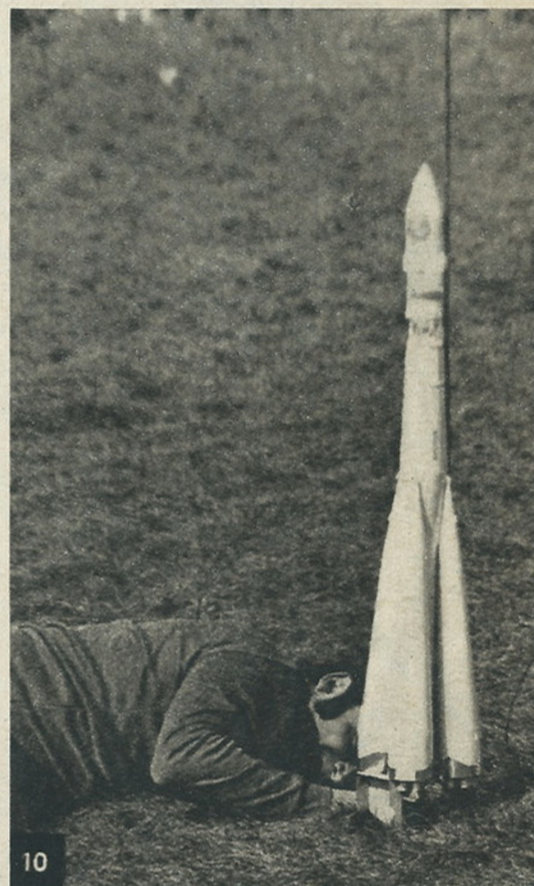














KOSMONAUTYKA



Czwórka kandydatów amerykańskich na kosmonautów-badaczy dla Spacelabu-2, przygotowywanego do 9-dniowego lotu w Kosmos w styczniu 1982 r. Z tej czwórki (od lewej: dr John-David Bartoe, dr Diane Prinz, dr George Simon i dr Loren Acton) zostanie wybranych dwoje. Program lotu przewiduje 13 eksperymentów, w tym dwa brytyjskie. Kompletna załoga wyprawy Spacelab-2 ma się składać z 2 pilotów, 2 badaczy i 1 lub 2 innych specjalistów.

KRONIKA

● 29.IV.1980 r. Automatyczny statek transportowy Progress-9 połączył się o godz. 11.09 czasu moskiewskiego z dwuczłonem orbitalnym Salut-6 i Sojuz-35. Wykorzystany został węzeł cumowniczy części przyrządowej (o większej średnicy) stacji Salut-6.

● 14.V.1980 r. Radziecki uczony w dziedzinie kosmonautyki, zasłużony działacz nauki i techniki Rosyjskiej RFSR, laureat międzynarodowych nagród astronautycznych dr inż. Ari Szternfeld obchodził jubileusz 75-lecia. A. Szternfeld pochodzi z Sieradza i przed wojną studiował m. in. na Uniwersytecie Jagiellońskim.

● Wypowiedź przewodniczącego Komisji Archeologicznego Zdjęcia Polski doc. Andrzeja Kempistego dla „Życia Warszawy": Należałoby także w znacznym stopniu wykorzystać zwiad lotniczy, a nawet pokusić się o interpretację zdjęć satelitarnych. Geolodzy już to robią. My także możemy spróbować.

A więc również archeolodzy zamierzają sięgnąć przy zaplanowanym na lata 80 i 90 badaniu całej powierzchni Polski po pomoc lotnictwa i kosmonautyki. Być może skróci ona okres zakończenia tych ważnych prac z ok. 2000 r. do bliższego nam terminu. W chwili obecnej zbadano ok. 1,4% powierzchni kraju.

● Kosmonauta Władimir Lachow o UFO: „Gdyby przybysze z innych planet lub ich sondy interesowały się Ziemią, to w okresie 175-dniowego lotu z Walerym Riuminem coś byśmy na pewno zauważyli. Nie było nawet UFO. Ale długo patrząc przez iluminator w oczekiwaniu na UFO można wziąć za nie odrywające się od zewnętrznej powłoki Saluta-6 drobne cząsteczki izolacji elektropróżniowej. Lecą one, wirują i połyskują w cieniu. Znajdują się np. 10 m od iluminatora, a wydaje się, że to UFO odległe 10 km.

Gdybyśmy jednak spotkali przybyszów z innej planety, to najprawdopodobniej staralibyśmy się zrobić wszystko dla nawiązania kontaktów. Nawet na skrajnie małoprawdopodobne wydarzenia trzeba patrzeć realnie.

● W USA zamierza się wykorzystać satelity do poszukiwań złóż uranu. Otóż pewien rodzaj roślin rośnie na glebach alkalicznych, które często kryją złoża uranu. Sztuczne satelity mają wykrywać te rośliny.

● W ZSRR ukazał się nowy całkowicie przepracowany atlas powierzchni Księżyca (dwie mapy).

● Dwaj naukowcy z Jet Propulsion Laboratory w Pasadenie (USA) przewidują, że do 2005 r. pojawią się napędy rakietowe umożliwiające rozwinięcie prędkości lotu do 100 km/s. Przy okazji: w okresie ostatnich 7 miesięcy odległość pomiędzy Pasadeną, a Goldstone (193 km) zwiększyła się o 20,3 cm. Na razie brak wyjaśnienia tego zjawiska.

● W Instytucie radiotechniki i elektroniki Akademii Nauk CSRS opracowana została metoda telewizyjnego przekazywania sygnałów czasowych stosowana obecnie na całym świecie (włącznie z USA) jako „metoda czechosłowacka". Najnowszy i najbardziej dokładny zegar atomowy USA znajduje się na uniwersytecie J. Hopkinsa i jest używany m. in. w badaniach międzyplanetarnych z pomocą automatycznych laboratoriów kosmicznych. Dokładność pomiaru czasu i trylionowa część s. Masa — 750 kg. Budowa trwała 5 lat.

● Jeszcze jedno praktyczne wykorzystanie osiągnięć kosmonautyki. NASA, ministerstwo zdrowia USA oraz Indianie z plemienia Papago w Arizonie realizują program wykorzystania energii słonecznej. Płyta krzemowej baterii słonecznej o powierzchni 66 m² ma dostarczać 3 kW energii elektrycznej.

● W 1980 r. ma wystąpić szczyt trzeciego największego w ostatnim dwustuleciu okresu aktywności słonecznej — plam słonecznych (150 plam). Plamy słoneczne wskazują na możliwość zakłóceń łączności radiowej i pojawienie się rozbłysków, którym towarzyszy nagły wzrost intensywności promieniowania ultrakrótkofalowego i strumieni cząstek o różnych energiach (także o wielkich). Jest to niebezpieczne dla kosmonautów i ma wpływ na ustalanie okresu i długotrwałości lotów załogowych w danym roku. Szczyty plam słonecznych występują co ok. 11 lat, ale mają różną intensywność.

● Na wystawie 30 lat zakładów K. Zeiss-Jena z NRD otwartej w październiku 1979 r. w Moskwie wśród 250 urządzeń pokazano m. in. kamerę wielozakresową MKF-6M, opracowaną wspólnie przez uczonych ZSRR i NRD, odległościomierz elektronowo-optyczny EOT-2000 z mikrokomputerem określającym odległość do 3 km z dokładnością plus-minus 10 mm i uwzględniający przy pomiarze stan atmosfery oraz krzywiznę powierzchni Ziemi, a także oryginalny mikroanalizator (wspólne opracowanie uczonych z Instytutu Biofizyki AN ZSRR i uczonych z NRD).

● W podpisanym 18.VI.1979 r. w Wiedniu porozumieniu radziecko-amerykańskim SALT-II znajdują się postanowienia dotyczące jego kontroli przy użyciu tzw. narodowych środków technicznych: satelitów zwiadowczych, zwiadu elektronicznego itd. Zakazano przy tym świadomego przeszkadzania w działaniu tych środków wzajemnej kontroli. We wspólnym komunikacie radziecko-amerykańskim opublikowanym po rozmowach w Wiedniu wymieniono postanowienia o dalszych poszukiwaniach wiodących do porozumienia w prowadzonych rokowaniach na temat systemów antysatelitarnych.

LAMUS

DANKOK i LAERKE

9 kwietnia 1940 r. wojska Niemiec hitlerowskich złamały podpisany 31 maja 1939 r. z Danią układ o nieagresji i po krótkiej walce zajęły ten kraj w ciągu jednego dnia. Armia duńska liczyła wówczas 14,5—16 000 żołnierzy, a jej straty w wyniku oporu trwającego od chwili wkroczenia wojsk niemieckich do ogłoszenia kapitulacji zaledwie 4 godziny wyniosły 16 zabitych i 23 rannych. Lotnictwo duńskie liczyło wówczas 8 eskadr, stacjonujących przeważnie na lotnisku Vaerlöse pod Kopenhagą. Tam 9 kwietnia 1 samolot duński został zestrzelony w powietrzu, a 11 zniszczonych oraz 14 uszkodzonych na ziemi.

1 kwietnia 1940 r. Dania zamówiła w Niemczech 4 jednosilnikowe wodnosamoloty dwupłatowe na pływakach Heinkel He-114B-1 z dostawą w lipcu-sierpniu. Ale zamiast dostawy Duńczycy otrzymali — okupantów.

W okresie okupacji hitlerowskiej działał w Danii ruch oporu (w formie zorganizowanej od połowy 1943 r.), który dokonał niezwykłego wyczynu. Otóż w latach przedwojennych w warsztatach lotniczych Kramne-Zeuthen w Kopenhadze opracowano dwumiejscowy samolot szkolny KZ-I, budowany następnie w małej liczbie dla duńskiego lotnictwa wojskowego. W 1937 r. warsztaty zostały przejęte przez duńską firmę Skandinavisk Aero Industri. W 1938 r. powstał tam dwumiejscowy dolnopłatowy samolot szkolny i treningowy KZ-II, budowany do kwietnia 1940 r. (oraz po zakończeniu wojny). W okresie okupacji hitlerowskiej w zakładach SAI produkowano (1941—1943) dwusilnikowy samolot sanitarny KZ-IV, zabierający 2 rannych, 2 sanitariuszy i 2 członków załogi. W tajemnicy przed Niemcami Duńczycy zaprojektowali i zbudowali prototyp dwumiejscowego samolotu szkolnego KZ-III Laerke (skowronek). Rozmontowany samolot o rozpiętości — 9,6 m i długości — 6,6 m przewieziono w tajemnicy drogą morską do Szwecji, gdzie przedstawicielstwo przedwojennych zakładów duńskich AB Aero Service w Sztokholmie zajęło się jego oblotem. KZ-III przeszedł pomyślnie cały program prób w locie. Następnie przygotowano w Danii dokumentację seryjną samolotu. Dlatego też po wyzwoleniu tego kraju można było przystąpić w 1946 r. do produkcji seryjnej KZ-III. W niezwykłej i jedynej w krajach okupowanych przez Niemców akcji brało udział wielu patriotów duńskich.

Samolot KZ-III Laerke był zastrzałowym górnopłatowcem konstrukcji mieszanej z silnikiem o mocy 66,2 kW (90 KM). W samolotach seryjnych, służących także jako sportowe i sanitarne (1 chory) stosowano silniki o mocy 55—74 kW. Prędkość max. prototypu — 179 km/h. W 1947 r. Laerke został przekształcony w odmianę czteromiejscową KZ-VII.

W Szwecji uformowano także duńską eskadrę bombową (w Satenas), a w lotnictwie RAF w W. Brytanii i na Grenlandii walczył na Spitfire-IX duński 322 dywizjon myśliwski.

Pokazany na rysunku w 3 rzutach samolot myśliwski duńskiej marynarki wojennej (Marines Flyvevaesen) LB-II Dankok był zbudowany w liczbie 15 z licencji brytyjskiej. Samoloty te użytkowano od stycznia 1926 r. do 9 kwietnia



1940 r. Drugim samolotem myśliwskim — produkowanym z licencji holenderskiej w Kopenhadze (3 w 1939 r. i 7 w 1940 r.) — był Fokker D-XXI o prędkości max. — 435 km/h i konstrukcji drewnianej. Poza tym zakupiono 3 samoloty D-XXI.

Odmiana duńska LB-II różniła się od licencyjnego samolotu Hawker Woodcock z 1924 r. przede wszystkim silnikiem o większej mocy i mniejszą rozpiętością górnego płata. Hawker Woodcock miał 14-cylindrowy silnik gwiazdowy Armstrong Siddeley Jaguar-IV o mocy 283 kW (385 KM). Poza tym w Dankokach wprowadzono szereg ulepszeń ułatwiających obsługę techniczną.

Samolot LB-II (lądowy dwupłatowiec, typ 2) nosił w marynarce duńskiej nazwę Hawker Dankok (Dancock) i rozwijał o 11,2 km/h większą prędkość niż Hawker Woodcock. Dankok pochodził od fonetycznego skrótu nazwy Duński (Dan) Woodcock (kok).

Samoloty Dankok były oznaczone numerami taktycznymi od 151 do 165 włącznie. Samolot z numerem „165" był dla celów doświadczalnych wyposażony w pierścień Townenda, zmniejszający opór aerodynamiczny cylindrów silnika. Uzyskano zwiększenie prędkości maksymalnej z 235 do 245 km/h. Samolot „165" otrzymał też dłuższe boczne kolektory spalin (do lotów nocnych).

Jeden zachowany samolot Dankok znajduje się w zbiorach Muzeum Wojska w Kopenhadze. (W)

Typ: Samolot myśliwski Hawker Dankok (LB-II).

Załoga: 1 osoba.

Konstrukcja: Mieszana z pokryciem płóciennym. Podwozie stałe. Koła 16-szprychowe obciągnięte płótnem. Lotki na wszystkich skrzydłach. Kabina pilota — otwarta.

Napęd: 9-cylindrowy silnik tłokowy Bristol Jupiter-IV o mocy 294 kW (400 KM). Dwułopatowe śmigło drewniane konstrukcji duńskiej, lewoskrętne, o średnicy — 2,71 m.

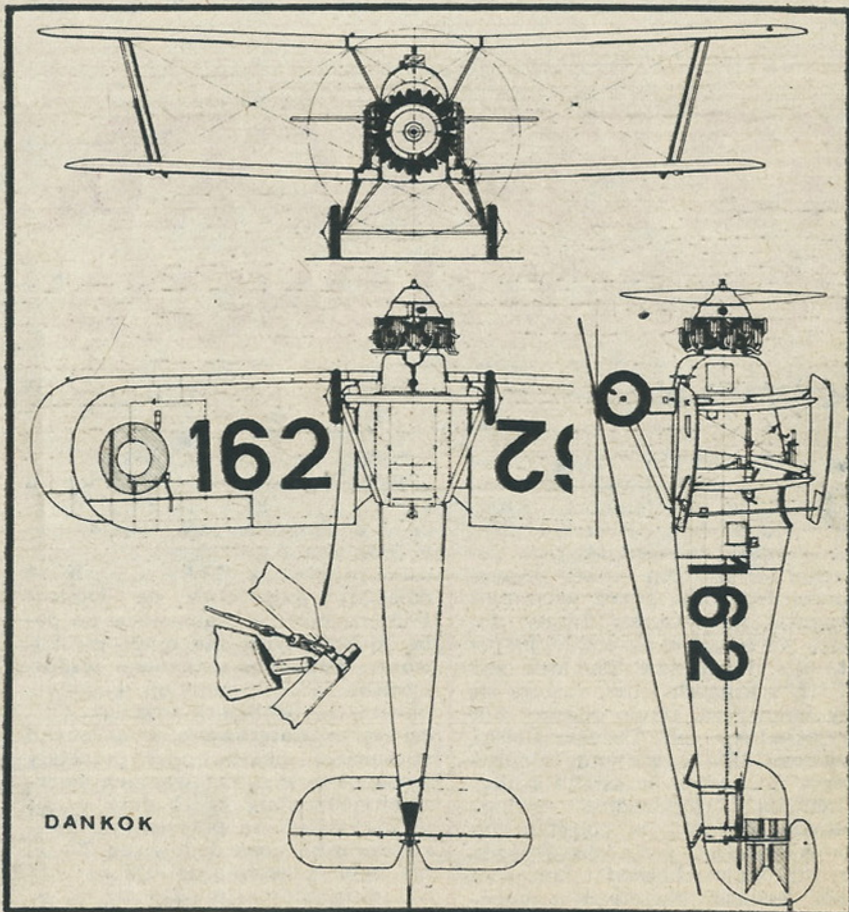
Wymiary: rozpiętość górnego płata — 9,94 m, rozpiętość dolnego płata — 8,87 m, cięciwa płatów — 1,83 m, wznios — 2,5° (w obu płatach), długość — 7,98 m.

Masy: Masa całkowita — ok. 1 260 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 245 km/h.

Uzbrojenie:: 2 k. masz. Vickers kalibru 7,9 mm. Zsynchronizowane z obrotami śmigła i umieszczone wraz ze skrzynką na łuski i taśmę amunicyjną z boków kadłuba. Celownik wspornikowy przed pilotem. K. masz. mogły być przeładowane ręcznie przez pilota w locie przez wysunięcie ręki z kabiny. Wyposażenie w radiostację i aparaturę tlenową.

Malowanie: Części metalowe. sklejkowe, golenie podwozia i skrzynki amunicyjne — w kolorze średnioszarym. Pokrycie płócienne — lakierowane na srebrno. Znaki przynależności państwowej — czerwono-białe. Oznaczenia cyfrowe — czarne. Śmigło — żółte lub szare (powierzchnia czołowa) i matowoczarne (powierzchnia tylna).




por. pil. Romuald Suliński


pchor. obs. Jan Wilczyński


por. obs. Stanisław Starowicz


ppor. obs. Zygmunt Mazurkiewicz


por. obs. Mieczysław Daab


kpr. pil. Edward Hajdukiewicz


sierż. pil. Władysław Żołnowski


kpr. pil. Wacław Banaszuk


kpr. pil. Mieczysław Ligęza

42 ESKADRA ROZPOZNAWCZA

JERZY PAWLAK (2)

5 WRZEŚNIA rano dowódca sekcji łączności naprawił linię telefoniczną, którą uszkodzili dywersanci. Nadal brak jednak było połączenia ze sztabem Armii. Jeszcze poprzedniego dnia przed wieczorem przyleciał na lotnisko Zduny dowódca 43 eskadry obserwacyjnej — kpt. obs. Władysław Dawidek z 2 R-XIII, z których jeden rozbija się przy lądowaniu. Około godziny 9.00 przyjechał kpt. pil. Tadeusz Rolski, dowódca III/4 dywizjonu myśliwskiego, przywożąc ze sztabu rozkaz wykonania rozpoznania rejonu Chełmna. Na zadanie poleciała załoga w składzie: pchor. obs. Pfleger, kpr. pil. Wojciechowski i kpr. strz. samol. Jasiński. Meldunek z rozpoznania zabrał do sztabu Armii POMORZE por. Lewandowski, który poleciał na RWD-8, ale meldunku nie doręczył, gdyż nie mógł dojechać z lądowiska do miejsca postoju sztabu Armii.

Po południu 8 KARASI i RWD-8 odleciały pojedynczo na lotnisko Folbórz, które zlokalizowane na polu po koniczynie nie miało maskowania. Samoloty ustawiono wzdłuż lotniska. Skład amunicji i paliwa ukryto w pobliżu lądowiska. Oficerów zakwaterowano w pałacyku właściciela majątku, zaś pozostały personel — w zabudowaniach dworskich. Pozostałą część dnia i noc wykorzystano na przewożenie ludzi i sprzętu na nowe lądowisko. Nadal nie było połączenia ze sztabem Armii oraz odczuwano kłopoty z zaopatrzeniem w żywność.

6 WRZEŚNIA rano startuje załoga: por. obs. Daab, kpr. pil. Hajdukiewicz i kpr. strz. samol. Aranowski z zadaniem rozpoznania rejonu Grudziądza i zrzucenia bomb na ewentualnie napotkane zgrupowanie wroga. Meldunek z wykonania zadania przekazano telefonicznie po uzyskaniu łączności z dowódcą lotnictwa Armii POMORZE. Około godziny 12.00 wystartowała załoga w składzie: pchor. obs. Siuda, kpr. pil. Ligęza i kpr. strz. samol. Manasiak ponownie w rejon Grudziądza.

O godzinie 23.00 odbyła się w Folborzu narada, w której uczestniczyli m. in. dowódca lotnictwa Armii POMORZE — płk. pil. Stachoń oraz mjr. obs. Olszewski. Płk Stachoń wydał następujące dyspozycje:

- przygotowanie rzutu powietrznego do odlotu na polowe lotnisko Butlerów (7 km na płd. wschód od Węgrowa), gdzie przechodzi on pod rozkazy dowódcy Lotnictwa Naczelnego Wodza;
- zabranie pozostałego personelu latającego rzutem kołowym;
- pozostały personel naziemny pod dowództwem por. Lewandowskiego oczekuje dalszych rozkazów na lotnisku Folbórz.

7 WRZEŚNIA odlatuje 6 KARASI z dodatkowymi załogami na lotnisko Butlerów. Po lądowaniu okazało się, że lotnisko to zajęte jest przez samoloty i załogi VI Dywizjonu Bombowego Lekkiego pod dowództwem mjra obs. Alfreda Peszke, który powiadomił przybyłe załogi, że z rozkazu dowódcy Lotnictwa NW 42 eskadra zostaje podporządkowana dowódcy VI dywizjonu.

8 WRZEŚNIA, po ustąpieniu mgły, samoloty 42 eskadry wraz z VI dywizjonem odleciały na pobliskie lądowisko Franopol, które było usytuowane na rżysku (starty i lądowania powodowały wiele kurzu i pyłu) i otoczone dużym zagajnikiem, gdzie ulokowano samoloty i zaopatrzenie. Personel zakwaterowano w budynkach dworskich i na wsi. W ciągu dnia maskowano samoloty. Przed południem przyleciał z Folborza siódmy KARAŚ, który miał niesprawny silnik przy starcie w dniu poprzednim.

9 WRZEŚNIA około godziny 6.00 zameldował się u kpt. Waltery kpr. rez. Seydek meldując, że rzut kołowy eskadry został 8 września zaatakowany na szosie pod Kałuszynem przez lotnictwo wroga i zbombardowany. Rzut został rozproszony Są zabici i ranni.

10 WRZEŚNIA załogi eskadry nie były użyte bojowo. Mjr Peszke podał do wiadomości rozkaz dowódcy Lotnictwa NW, że 42 eskadra przekaże posiadane samoloty i 3 pilotów VI dywizjonowi jako uzupełnienie, a reszta personelu ma się zameldować w Łucku.

11 WRZEŚNIA kpt. obs. Szumbarski przekazuje mjr. Peszke 7 samolotów 42 eskadry oraz 3 pilotów: byli to kpr. kpr. Banaszuk, Hajdukiewcz i Ligęza. Wieczorem pozostały personel latający i naziemny wyrusza do Brześcia n. Bugiem.

12—14 WRZEŚNIA samochody eskadry przebijają się przez masy wycofujących się wojsk polskich w kierunku Łucka, gdzie przybywają o świcie 13 września. Po zameldowaniu się u ppłk. Malinka w sztabie Lotnictwa Armii okazało się, że nie ma żadnych rozkazów dla 42 eskadry. Wieczorem 14 września odjazd w kierunku Dubna.

15—16 WRZEŚNIA, dalsza wędrówka personelu eskadry na płd. wschód kraju. Eskadra zatrzymuje się kolejno w Młynowie i Zbarażu. Do eskadry dołączają samochody prowadzone przez oficera techn. eskadry — chor. Chruszczyńskiego. Razem personel eskadry udaje się do Kołomyi.

17 WRZEŚNIA po przybyciu do Kołomyi i zameldowaniu się u ppłk. Skarżyńskiego (szefa sztabu Lotnictwa Armii POMORZE), dowódca 42 eskadry otrzymuje rozkaz odjazdu do Kut, gdzie po otrzymaniu paszportów i cywilnych ubrań personel latający ma odjechać do Rumunii po odbiór samolotów angielskich. Natomiast personel techniczny należy skierować do bazy nr 4 w Serafińcu.

Zgodnie z rozkazem, kpt. Waltera odsyła pod dowództwem kpt. Szumbarskiego personel latający do Kut. Sam zaś pozostaje w Kołymyi wraz z por. Kretowiczem do czasu odjazdu personelu naziemnego. Po przybyciu do Kut kpt. Szumbarski zameldował dowódcy 42 eskadry, że jest rozkaz przekroczenia granicy, którą lotnicy przechodzą pieszo, gdyż kierowca autobusu (cywil) odmówił przejazdu granicy.

Personel techniczny częściowo przeszedł na stronę rumuńską 18 września. Część zaś pozostała na ziemi polskiej.

Na tym kończy się działalność 42 eskadry rozpoznawczej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

*

Wojnę Obronną Polski 1939 r. 42 eskadra rozpoznawcza odbyła w następującym składzie:

Dowódca eskadry — kpt. obs. Wacław Waltera.

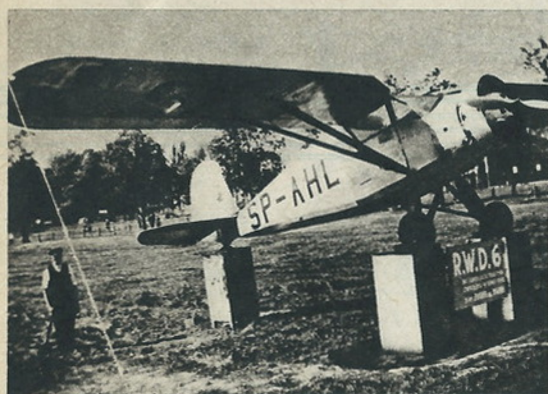
PILOCI: por. Mieczysław Lewandowski, por. Romuald Suliński, pchor. Michał Drzazga, sierż. Władysław Żołnowski, kpr. Wacław Banaszuk, kpr. Edward Hajdukiewicz, kpr. Mieczysław Ligęza, kpr. Konrad Muchowski, kpr. Zbigniew Perkowski, kpr. Aleksander Sowiński, kpr. Ludwik Steinke, kpr. Stefan Wojciechowski, kpr. Paweł Przybylak.

OBSERWATORZY: zastępca dowódcy eskadry kpt. Wiktor Szumbarski, por. Mieczysław Daab, por. Julian Palka, por. Stanisław Starowicz, ppor. Witold Bukowski, ppor. Mieczysław Kretowicz, ppor. Zygmunt Mazurkiewicz, ppor. rez. Henryk Olearczyk, pchor. Kazimierz Borowski, pchor. Włodzimierz Danielewicz, pchor. Bohdan Makowski, pchor. Włodzimierz Pfleger, pchor. Witold Siuda, pchor. Zdzisław Śliwowski, pchor. Jan Wilczyński.

STRZELCY SAMOLOTOWI: kpr. Tadeusz Aranowski, kpr. Kazimierz Frąckiewicz, kpr. Fontain, kpr. Antoni Jasiński, kpr. Mieczysław Kieres, kpr. Marian Manasiak, kpr. Helmut Stołowski, kpr. Bronisław Więckowski, st. szer. Stanisław Pęczak, st. szer. Wacław Tracz.

Oficer techniczny eskadry — chor. techn. Antoni Chruszczyński, szef mechaników — st. majster wojsk Michał Schmidt, szef. adm. eskadry — plut. Stanisław Burczyk, lekarz — ppor. rez. dr Alfons Olejniczak.

Wyposażenie: 10 samolotów PZL P-23 KARAŚ kompletnie wyposażonych + 1 RWD-8. (cdn)



RWD-6 (SP-AHL) wystawiony w 1936 r. w Toruniu na imprezie lotniczej zorganizowanej przez LOPP.

MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE SPORTOWYM KONSTRUKCJE RWD
część V

141

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Zwycięstwo Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Sportowych — Challenge 1932 na samolocie polskiej konstrukcji dowiodło, iż kraj, który odbudowuje się po długiej niewoli, jest w stanie wyprodukować sprzęt przewyższający jakością konstrukcje znanych i renomowanych firm krajów wysoko uprzemysłowionych.

RWD-6, na których startowały polskie załogi w Challenge w 1932 roku, miały malowanie standardowe (wszystkie polskie egzemplarze biorące udział w tej imprezie): cały samolot w kolorze srebrnym i z czerwonymi elementami dekoracyjnymi — zastrzały, podwozie i obramowanie okien oraz usterzeniem pionowym i poziomym malowanym w biało-czerwone pasy. Samoloty miały czarne numery startowe malowane na białym kwadratowym polu, odciętym od tła czarną obwódką po obu stronach przedniej części kadłuba oraz na dolnej powierzchni obu skrzydeł. Znaki rejestracyjne w kolorze czarnym. Akcentami barwnymi były znaczki reklamowe firm Castrol i Stanavo (produkcja olejów i paliw) oraz znak Aeroklubu RP w kolorze czarnym na stateczniku pionowym.

Rozmieszczenie znaków reklamowych na egzemplarzach SP-AHL i SP-AN nie było jednakowe i pokazano to na rysunkach.

Po zakończeniu Challenge egzemplarz RWD-6 SP-AHL został przemalowany. Usunięto wszystkie znaki z zawodów oraz znaczki reklamowe. Na stateczniku pionowym namalowano znaczek LOPP. Samolot ten był używany jako reklamowy egzemplarz RWD na imprezach organizowanych przez LOPP w latach 1933—1938.

PLANSZA

1. RWD-6 SP-AHL w malowaniu na Challenge w 1932 r. Na samolocie tym startowała załoga: Tadeusz Karpiński i Stanisław Ziętek. Rozmieszczenie znaków reklamowych Castrol i Stanavo na lewej burcie samolotu było analogiczne jak w samolocie RWD-6 SP-AHN.

2. RWD-6 bis po przebudowie i przemalowaniu. Egzemplarz ten był używany przez LOPP do celów reklamowych i stanowił częsty eksponat wystawowy w poszczególnych miastach.

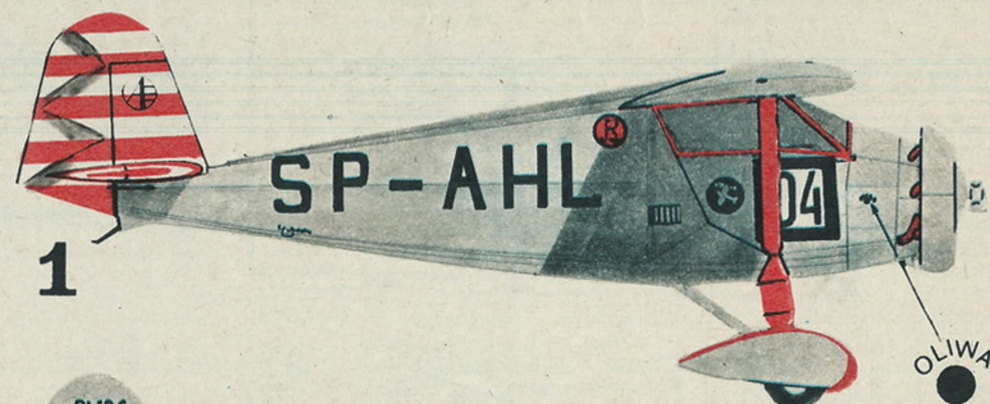
3. A i B. Samolot RWD-6 SP-AHN, na którym Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura odnieśli zwycięstwo w Challenge w 1932 r.

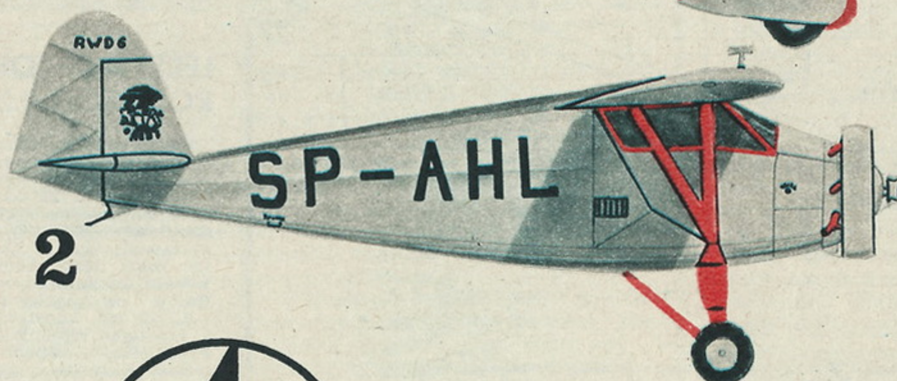
3. C. Dolna powierzchnia skrzydła z umieszczonym numerem startowym.

4. Znak Aeroklubu RP malowany na statecznikach samolotów RWD-6.

5. Znaczek reklamowy wytwórni olejów Castrol, malowany na samolotach RWD-6.

6. Znaczek reklamowy wytwórni paliw lotniczych Stanavo, malowany na samolotach sportowych prawie wszystkich państw uczestniczących w Challenge. Barwy pola, na którym go malowano, były dowolne. Najczęściej niebieskie, żółte i czerwone. Rzadko czarne.



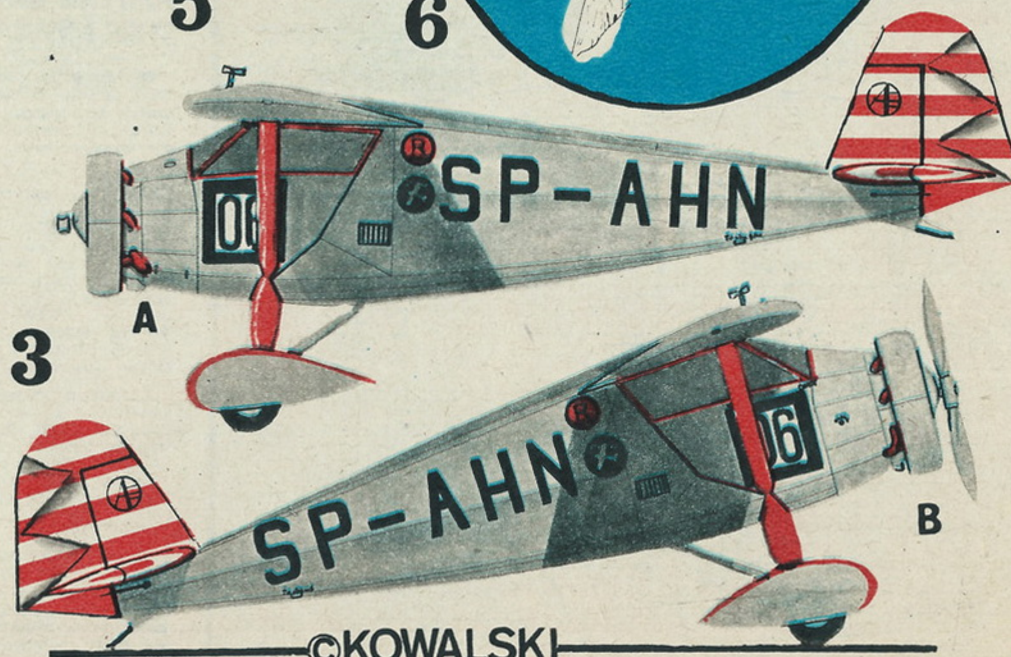














LEKKI ŚMIGŁOWIEC O NAPĘDZIE TŁOKOWYM — ROBINSON R.22

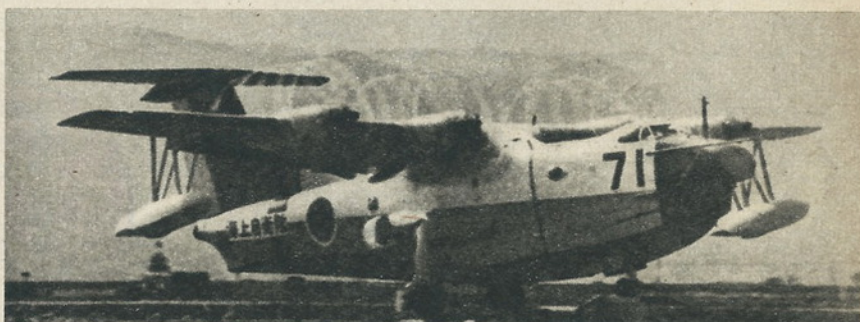
Śmigłowiec R. 22, opracowywany przez Franklina D. Robinsona w ciągu ubiegłych 6 lat, otrzymał certyfikat FAA w marcu 1979 r. Pierwszy z dwóch prototypów dokonał pierwszego lotu 28 sierpnia 1975 r.

Robinson R. 22 wszedł do produkcji seryjnej jako jeden z nielicznych śmigłowców dwumiejscowych o napędzie tłokowym (po zaprzestaniu produkcji seryjnej śmigłowca Bell 47). Śmigłowiec R. 22 charakteryzuje się prostotą konstrukcji, niezawodnością i niską ceną, która w 1979 r. wynosiła 41 000 dolarów. W tym też roku liczba zamówionych śmigłowców wynosiła ok. 600 sztuk, co zagwarantowało dwuletnią produkcję. Została ona podjęta w zakładzie Robinson Helicopter Co. w Los Angeles (w Torrance Airport).

R. 22 ma konstrukcję metalową. Wirnik nośny jest dwułopatowy, półsztywny, z łopatami klejonymi i wyposażonymi w stalowe nierdzewne krawędzie natarcia. Przeniesienie napędu wirnika — pasowe. Kabina śmigłowca ma dwa miejsca obok siebie. Kabinowa część kadłuba spawana z rur stalowych z pokryciem lekkostopowym i laminatowym. Wejście do kabiny z obydwóch stron śmigłowca przez drzwi zawieszone z przodu. Belka ogonowa ma formę skorupowej rury stożkowej. Na końcu belki dwułopatowy wirnik ogonowy. Statecznik pionowy z płozą ochronną. Statecznik poziomy z prawej strony belki. Podwozie płozowe. Zespołem napędowym w prototypach jest silnik Lycoming 0-235 o mocy 84,5 kW. W śmigłowcach seryjnych zastosowano silnik Lycoming 0-320 o mocy 110 kW ograniczonej do 91 kW, która pozostaje stała do wysokości 1525 m.

Zapas paliwa w zbiorniku, usytuowanym w górnej części kadłuba, wynosi 75,5 dm³. Silnik ma trwałość międzyremontową 2000 godzin. Ten sam okres przyjęto dla głównych elementów konstrukcyjnych śmigłowca, które nie mają nieograniczonego resursu. Śmigłowiec jest przeznaczony w pierwszym rzędzie do szkolenia. (T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica wirnika głównego — 7,67 m, długość całkowita — 8,76 m, wysokość — 2,67 m. **Masy:** masa własna — 361 kg, max. masa startowa — 590 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 190 km/h, prędkość przelotowa (przy 75% mocy zespołu napędowego) — 174 km/h, max. prędkość wznoszenia — 6,1 m/s, pułap praktyczny — 4265 m, pułap zawisu z wpływem ziemi — 1981 m, pułap zawisu bez wpływu ziemi — 1370 m, zasięg bez awaryjnego zapasu paliwa — 386 km.



AMFIBIA RATOWNICTWA MORSKIEGO SHIN MEIWA SS-2A (US-1)

W japońskiej wytwórni Shin Meiwa opracowana została patrolowa łódź latająca SS-2 (PS-1). Samolot ten wszedł następnie do produkcji seryjnej, 22 sztuki zbudowano do marca 1979 r. Opracowanie wersji do ratownictwa morskiego — amfibii SS-2A (oznaczenie marynarki japońskiej US-1) podjęto w 1970 r. Prototyp dokonał pierwszego lotu w 1974 r., pierwsze dwa samoloty przekazano do eksploatacji w 1975 r., trzeci — w 1976 r., czwarty — w br.

US-1 jest czterosilnikowym górnopłatem dostosowanym do startów i lądowań na wodzie przy wzburzonym morzu (przy wiatrach do 47 km/h) oraz na lotniskach lądowych. Płat ma konwencjonalną dwudźwigarową konstrukcję z pracującym pokryciem. Na krawędzi natarcia klapy szczelinowe, na spływie klapy z nadmuchem. Przed zewnętrznymi segmentami klap — przerywacze. Lotki ze wzmocnieniem hydraulicznym, krawędzie natarcia odladzane pneumatycznie. Kadłub półskorupowy. Dno o przekroju V z pojedynczym stopniem. Pod skrzydłami stałe pływaki. Podwozie trójpodporowe, wciągane hydraulicznie. Usterzenie w układzie T. Na stateczniku poziomym przednie klapy szczelinowe. Załoga amfibii liczy 9 osób. Ponadto możliwy jest transport 20 rozbitków siedzących lub 12 na noszach. Drzwi odsuwane z lewej strony kadłuba w tylnej jego części.

Zespołem napędowym są cztery turbinowe silniki śmigłowe General Electric T64-IHI-10 o mocy 2282 kW, napędzające trójłopatowe, przestawialne śmigło Hamilton Standard 63E60-19 o stałej prędkości obrotowej z przestawianiem skoku na ujemny. Dodatkowy silnik General Electric T58-IHI-10 o mocy 932 kW, zabudowany w kadłubie w górnej jego części, służy jako wytwornica powietrza do nadmuchu klap i sterów. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych i kadłubowych wynosi łącznie 22 500 dm³.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 33,15 m, długość — 33,46 m, wysokość — 9,82 m, pow. płata — 135,8 m². **Masy:** masa własna — 25 500 kg, max. masa startowa do startu z wody — 43 000 kg, do startu z lądu — 45 000 kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 481 km/h, max. prędkość na wys. 3050 m — 496 km/h, prędkość przelotowa na wys. 3050 m — 426 km/h, max. prędkość wznoszenia przy masie start. 45 000 — 7,7 m/s, długość startu z lądu do wys. 15 m — 620 m, promień patrolowania — 1665 km, max. zasięg (przy prędkości 426 km/h) na wys. 3050 m — 4207 km.

KURS STEWARDES

Wielokrotnie w ostatnich czasach pisaliśmy na temat różnorakich możliwości zdobycia lotniczego zawodu. Były to informacje zamieszczone tak w Naszych trasach, jak również w innych specjalnie przygotowywanych artykułach, odpowiedziach Poczty lotniczej i dodatkowo, ekstra zamieszczanych komunikatach. Dziś — pragniemy właśnie dodatkowo (bo obszernie pisaliśmy na ten temat w numerze 13 z br.) jeszcze raz poinformować nasze Czytelniczki o tym, jak zostać stewardesą.

Jak pamiętają wszystkie zainteresowane tematem dziewczęta (a i chłopcy też), zasadnicza droga do tego celu wiedzie poprzez ukończenie wydziału Ekonomika i organizacja transportu lotniczego, w Państwowym Studium Stenotypii i Języków Obcych w Warszawie, przy ul. Ogrodowej 16 (00-896 Warszawa), gdzie właśnie kształcą się kandydatki (i kandydaci) na stewardesy lotnicze. Cóż, życie jest twarde, jak to już dawno stwierdził niejeden człowiek i spłatało figla wszystkim co do milimetra zaplanowanym zapotrzebowaniem na stewardesy i wszelkim ustalonym schematom: okazało się, że stewardes potrzeba znacznie więcej niż przypuszczano. Widomy to znak tego, że nasze lotnictwo komunikacyjne rozwija się w szybkim tempie. Cóż robić? Jasne, dać ogłoszenie do prasy codziennej. I tak oto Polskie Linie Lotnicze LOT zamieściły w warszawskich gazetach obszerny anons o przyjęciach kandydatek (tów) na ekstra, dodatkowy można rzec kurs stewardes (dów) pokładowych. Jakie wymogi winny spełniać osoby kandydujące na kurs? Oto one:

- Wiek od 20 do 27 lat;
- Wzrost minimum 160 cm dla kobiet, 175 dla mężczyzn, szczupła sylwetka, waga proporcjonalna do wzrostu;
- Dobre warunki zewnętrzne (aparycja);
- Wykształcenie przynajmniej średnie;
- Znajomość co najmniej dwóch języków obcych, przy czym pod uwagę brane są: angielski, francuski, niemiecki, rosyjski, hiszpański i włoski;
- Stan zdrowia według oddzielnie ustalonych dla personelu wymogów;
- Stałe zameldowanie na terenie Warszawy.

Uwaga: oferty dotyczące zakwalifikowania na kurs należy kierować pod adresem:

Dział Kadr PLL LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, telefon 46-30-11, wewn. 194.

Pozwoli Szanowna Dyrekcja PLL LOT, że my ze swej strony, jako placówka zaprzyjaźniona, której również na sercu leży dobro naszego przewoźnika powietrznego, wtrącimy trzy grosze do wyżej wyszczególnionego anonsu. Po prostu chcielibyśmy dodać parę punktów do sztywno zaprogramowanych wymogów dla przyszłych stewardes i stewardów. Sądzimy, iż kandydaci winni również:

- lubić latanie i lotnictwo,
- rozumieć jego znaczenie dla szybkiego rozwoju gospodarki nowoczesnego państwa,
- liczyć raczej więcej na poznanie świata i odniesienie z tego tytułu osobistych korzyści, niż na szybkie powiększenie stanu konta, co jest rzeczą niebezpiecznie złudną,
- wykazać się większą dozą wyobraźni, niż ją ma przeciętna dziewczyna uważająca się za stuprocentową kandydatkę na stewardesę,
- dobrze zweryfikować swoje możliwości psychiczne przed podjęciem decyzji o zgłoszeniu się na kurs: TO WCALE NIE JEST TAKIE ŁATWE, jak by się komu wydawało. Ale... nie traćcie ducha. Przed odważnymi świat stoi otworem.

(z)

KORESPONDENCJE

KOŁO ZSMP PRZY AEROKLUBIE WROCŁAWSKIM

Zarząd Wojewódzki ZSMP we Wrocławiu i Aeroklub Wrocławski zorganizowały 14 kwietnia br. miłą imprezę. Zaproszono na nią rodziców członków koła ZSMP przy Aeroklubie Wrocławskim, aktyw społeczny i zawodowy oraz wyróżniających się pracowników aeroklubu, przedstawicieli Biura ZG APRL, ludowego Wojska Polskiego i organizacji społecznych. W czasie spotkania przedstawiono efekty dwuletnich doświadczeń w pracy lotniczej koła ZSMP przy Aeroklubie Wrocławskim. Wysoka ocena lotniczej działalności grupy znalazła potwierdzenie w wypowiedziach rodziców, którzy z wielkim zadowoleniem przyjęli postępy swych dzieci.

To właśnie stanowi najwyższą nagrodę dla współpracujących ze sobą: ZW ZSMP we Wrocławiu i Aeroklubu Wrocławskiego. Ta forma współpracy była dotychczas obszarem nie znanym dla ZSMP. Tym większa radość teraz, kiedy przyjęty program sprawdził się w praktyce. Dał temu wyraz odpowiedzialny za sprawy sportu w ZG ZSMP Jan Błoński. ZSMP chciałby pomóc zwłaszcza tej młodzieży z miejscowości znacznie oddalonych od aeroklubów, która dotąd praktycznie nie miała możliwości przeszkolenia się w lotach na szybowcach.

Na rok bieżący planuje się zorganizowanie centralnego 6-tygodniowego obozu szkolenia szybowcowego dla młodzieży z ZSMP. Lata następne winny przynieść dalszy rozwój takiej formy szkolenia.

W czasie spotkania wręczono liczne odznaczenia i wyróżnienia. M. in. instruktor pilot Jerzy Blitz otrzymał srebrne odznaczenie im. Janka Krasickiego, a czołowym działaczom ZW ZSMP we Wrocławiu — Wiesławowi Sowale i Władysławowi Szczepankiewiczowi wręczono odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego i dyplomy ZG APRL. Wręczono również grupie nowo wyszkolonych ZSMP-owców srebrne odznaki szybowcowe, licencje oraz świadectwa radiotelegrafisty.

W drugiej części spotkania mistrz walki powietrznej kpt. pil. Jerzy Kopeć oraz szybowniczka roku 1979 Bożena Demczenko interesująco opowiadali o swej lotniczej przygodzie.

Stanisław Błasiak

KOMBATANCI-LOTNICY WYBRALI NOWE WŁADZE KOŁA

16 kwietnia br. odbyło się, po trzyletniej kadencji, zebranie sprawozdawczo-wyborcze członków Lotniczego Koła ZBoWiD przy PLL LOT i ZRLiLK. Zarząd Dzielnicowy ZBoWiD z dzielnicy Ochota reprezentował jego wiceprezes płk dr Stanisław Ludwiczak. Wybrano zarząd Koła i komisję rewizyjną. Na pierwszym posiedzeniu ukonstytuowało się prezydium.

Prezesem ponownie wybrano płka rez. pil. Kazimierza Wierzbickiego, wiceprezesami zostali inż. Edward Kowalik i ppłk rez. mgr Zygmunt Pawlak, sekretarzami Henryk Michalak i Walerian Nowakowski, a sprawy finansowe powierzono Zbigniewowi Grużewskiemu. W skład zarządu weszli ponadto: Jan Bakanacz, Marian Godlewski, Maria Lilpop-Idźkowska, Ludwik Kowalczyk, Stefan Krzywdziński, Aleksander Kwiatkowski, Czesław Malinowski, Hieronim Mieszkowski, Roman Skrzyński, Kazimierz Sławiński, Stanisław Surowiec, Henryk Tuliszko i Jerzy Ziółkowski. Do komisji rewizyjnej weszli: Irena Nowaczyk, Bogdan Jankiewicz, Stanisław Piłka i Ferdynand Szelenberger. Na plenarnym posiedzeniu zarządu 28 kwietnia br. nastąpił wybór przewodniczących komisji problemowych i podział zadań w oparciu o podjętą uchwałę.

Zebranie upłynęło w miłym i serdecznym nastroju. Ustępującemu zarządowi wyrażono podziękowanie za duży wkład pracy, rozwój liczebny i organizacyjny Koła. Kilkunastu członków otrzymało medale Zwycięstwa i Wolności oraz Odznaki Grunwaldzkie. Za szczególnie aktywną działalność zostały wręczone dyplomy uznania, przyznane przez Zarząd Dzielnicowy ZBoWiD. Miłe wrażenia ze spotkania kombatantów-lotników umniejszyła nieobecność przedstawicieli instytucji, na terenie których prowadzi działalność przyzakładowa organizacja zbowidowska.

(w. k.)

AEROKLUB PODKARPACKI

W ramach imprez lotniczych 1980 r. Aeroklub Podkarpacki — Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Krosno organizuje na lotnisku w Krośnie, w terminie od 13 do 17 czerwca 1980 r., Międzynarodowe Zawody Spadochronowe im. Wiesława Szelca o puchar Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu Krosno.

(Z. Sz.)

AEROKLUB RADOMSKI

13 kwietnia br. odbyła się konferencja lotno-techniczna wszystkich członków latających i pracowników etatowych Aeroklubu Radomskiego. Tematem zebrania było omówienie zaistniałych w roku 1979 katastrof, wypadków oraz przesłanek do wypadków lotniczych.

Przeprowadzona kontrola wiadomości teoretycznych, konferencja lotno-techniczna oraz zorganizowane w dniach 19 i 20 kwietnia prace społeczne otworzyły sezon lotniczy 1980 r.

W okresie od 24 czerwca do 30 lipca br. wspólnie z Kuratorium Oświaty i Wychowania zorganizujemy specjalistyczny obóz przysposobienia obronnego, włączając młodzież województwa radomskiego ze szkół ponadpodstawowych i podstawowych. Na obozie rozegrane zostaną zawody spadochronowe o puchar przewodniczącego WRZZ.

Lila Załęcka

POCZTA LOTNICZA

ZGADZAMY SIĘ

Czesław Ciepły — Kraków. Zgadzamy się ze słusznymi opiniami na temat metod organizowania telewizyjnych turniejów wiedzy o lotnictwie. Rzeczywiście przydałoby się więcej życzliwości dla młodych i opieki nad nimi. Serdecznie pozdrawiamy.

DZIĘKUJEMY

Irena Kurek — Warszawa. Dziękujemy za nadesłany wiersz, który przechowamy w naszych zbiorach. Podzielamy Pani odczucia.

Krzysztof Rosak — Sokołów Podlaski. Dziękujemy za interesujące uwagi i propozycje. Radzimy zaprenumerować „Skrzydlatą”.

„OGAR”

Wiesław Smolarz — Lublin. Plan polskiego motoszybowca „Ogar” był zamieszczony w numerze 51—52 „Skrzydlatej” z roku 1976.

NIE WYSYŁAMY

Jacek Karpiński — Sierpc. Książki z serii Biblioteczki Skrzydlatej Polski znajdują się w sprzedaży tylko w księgarniach Domu Książki. Redakcja nie wysyła książek.

ADRESY

Maciej Załęski — Koszalin. Nie udzielamy adresów osób prywatnych. Listy do nich proszę przysyłać pod naszym adresem — skierujemy je we właściwe miejsce.

Krzysztof Pietraszek — Kłodzko. Jak to już wielokrotnie komunikowaliśmy — nie udzielamy adresów zagranicznych firm, zakładów lotniczych i instytucji.

POTWIERDZAMY

Potwierdzamy odbiór kopii listu interwencyjnego w sprawie nieregularnego dostarczania „Skrzydlatej Polski”, skierowanego pod adresem Urzędu Pocztowo-Telekomunikacyjnego w Bielsku-Białej.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA” — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Czesław Glogowski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wiończek, Janusz Wojciechowski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch”, w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

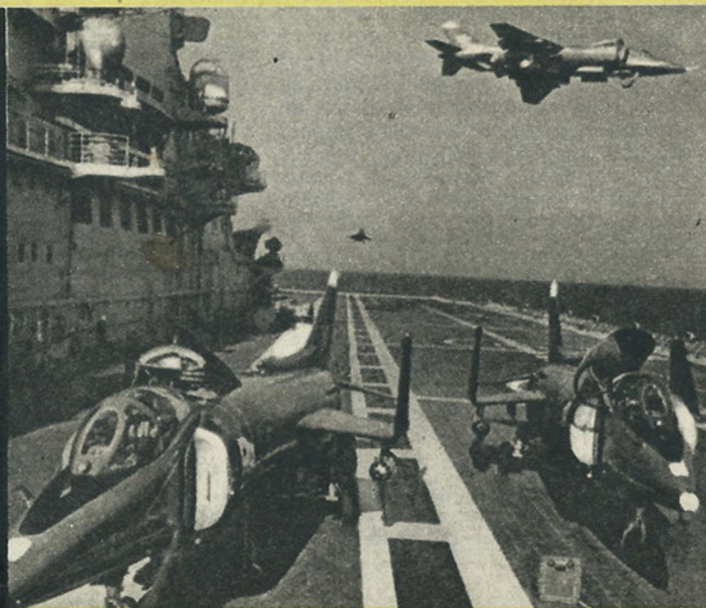
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm^2, ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm^2; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 16.V.1980. Zam. 1647. O-51.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



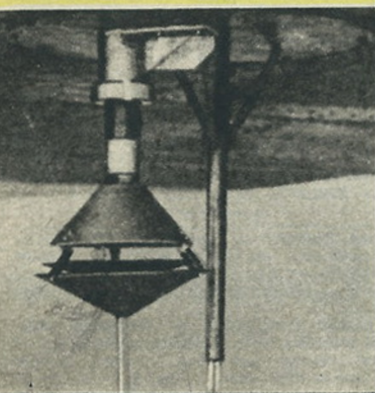


PIONOWZLOTY

Pionowzloty radzieckie na pokładzie okrętu wojennego Mińsk.

AN-2 W SŁUŻBIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Sonda pomiarowa z czujnikiem temperatury umieszczona pod kadłubem samolotu An-2, służącego w NRD jako latające laboratorium czystości atmosfery. Samolot-laboratorium kontroluje dymy przemysłowe z kominów fabrycznych o wysokościach do 300 m, analizując ich skład chemiczny.

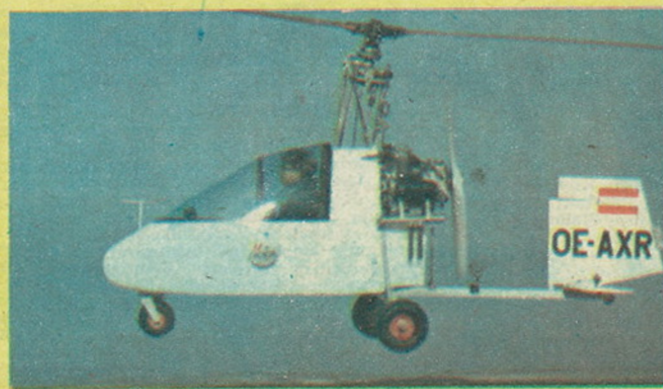


ŚMIGŁOWIEC RATOWNICZY

Śmigłowiec turbinowy SA-315B Lama szwajcarskiej służby transportu i ratownictwa górskiego przenosi samolot Pilatus Porter, który uległ uszkodzeniu przy lądowaniu na lodowcu.

WIROPŁAT KOMBINOWANY

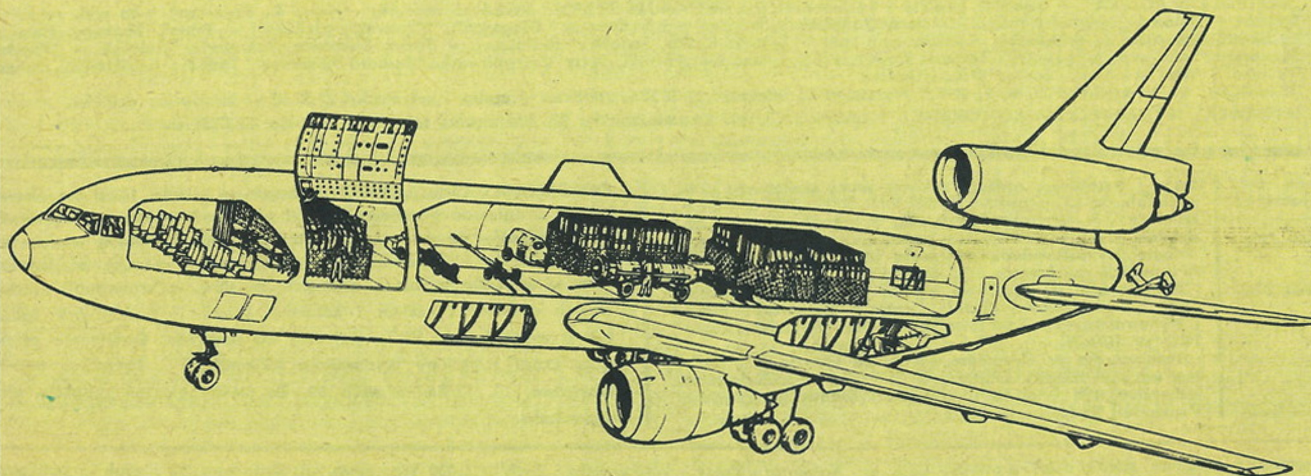
W Austrii został zbudowany 1-miejscowy wiropłat kombinowany (wiatrakowiec-śmigłowiec) konstrukcji O. Westermayera. Średnica wirnika nośnego – 7,4 m, masa własna – 230 kg, masa całkowita max. – 340 kg. Prędkość max. – 150 km/h, rozbieg – 10 m, zasięg – 250 km. Silnik VW-180 o mocy 52 kW ze śmigłem pchającym. Układ głowicy wirnika – opatentowany.





ZBIORNIKOWIEC POWIETRZNY

Przekrój perspektywiczny samolotu transportowego i zbiornikowca DC-10-30CF (1980 r.). Na górnym pokładzie: 20 osób i ładunek do 77 100 kg, na dolnym – paliwo w 7 grodziach (urządzenie do zasilania paliwem innych samolotów w locie – z tyłu kadłuba). Przy max. masie całkowitej 267 600 kg samolot ma zabierać 158 800 kg paliwa. Przy zasięgu 2 x 1850 km ładunek zabieranego paliwa wyniesie 115 700 kg.



Zdjęcia i rysunki: „Nauka i żyźń", „Flieger Revue" (NRD), „AviationMagazine", „Der Flieger", „Flug Revue".

▲ Na Ukrainie w połowie kwietnia br. odnotowano 50-milionowego pasażera Aerofłotu. Tylu pasażerów korzystało z transportu lotniczego republiki, licząc od początku dziesiątej pięciolatki. Łącznie w okresie całej 5-latki zostanie przewiezionych ponad 60 mln pasażerów i ponad 1 mln 100 tys. t. ładunków. Na terenie Ukrainy znajdują się 62 biura i 1200 punktów sprzedaży biletów lotniczych. Jak wynika z wypowiedzi kierownictwa transportu cywilnego Republiki Ukraińskiej, interesujące perspektywy rozwoju Aerofłotu rysują się w planach następnej, jedenastej pięciolatki. Zbudowany zostanie m.in. nowy dworzec w Symferopolu oraz nowe pasy startowe (z pokryciem z tworzyw sztucznych) w Czernihowie. Przewiduje się budowę nowych portów lotniczych w Charkowie, Izmaile, Kremenczugu i Reni. Park samolotów wzmocniony zostanie nowymi: Ił-86, Jak-42 i An-28.

▲ Oleg Pasecznik, mistrz sportu ZSRR klasy międzynarodowej, podaje w 4 numerze miesięcznika „Krylia Rodiny" z br. serię praktycznych uwag o obsłudze i pilotowaniu polskiego szybowca Jantar-2B. Uwagi te powstały po doświadczeniach z dwuletniej eksploatacji Jantarów w radzieckich aeroklubach.

▲ Air UK, najmłodsze regionalne przedsiębiorstwo transportu lotniczego w Wielkiej Brytanii, wprowadziło na pokładzie swego samolotu Bandeirante funkcję pilota towarzyszącego – asystenta i stewarda jednocześnie. Zatrudniło zatem 8 kobiet i 3 mężczyzn z grona pilotów legitymujących się licencją zawodową. Podczas lotów rejsowych asystenci znajdują się w kabinie załogi. Dotyczy to startu, wznoszenia, zniżania i lądowania. Natomiast w czasie trwania lotu przebywają w kabinie pasażerskiej, pełniąc funkcje stewardes i stewardów. Samolot Bandeirante dopuszczony jest do lotów z jednym pilotem w obszarze kontrolowanym i tylko przy pracującym autopilocie. W innym przypadku niezbędna jest druga osoba w kabinie co najmniej z licencją pilota prywatnego i licencją radiooperatora. Ponieważ, zdaniem specjalistów, jednoosobowy pilotaż 18-osobowego samolotu nie byłby wskazany, a na zatrudnienie drugiego pilota po prostu brak środków – wybrano drogę pośrednią, angażując asystenta pilota. Zgodnie z przepisami, asystenci nie mają prawa pilotażu podczas lotów z pasażerami, mogą to natomiast czynić z prawego fotela przy lotach z samolotem pustym. Dotyczy to oczywiście tylko tych pilotów, którzy wylatali minimum 700 godzin.

▲ Statystyki Airbus Industrie informują, że do końca stycznia br. 85 eksploatowanych na świecie samolotów-aerobusów wylatało łącznie 400 tys. godzin, a liczba wykonanych lotów wyniosła 383 340. Do czerwca liczba aerobusów na liniach światowych wzrosnąć ma do 105 samolotów.

▲ Interesujące są pierwsze tegoroczne statystyki odnośnie sprzedaży samolotów lekkich w USA. Okazuje się, że w roku bieżącym większe niż w roku ubiegłym powodzenie u nabywców mają samoloty jednosilnikowe.

▲ Jak informuje fachowa prasa RFN, z dniem 1 kwietnia rozwiązano 22 zespoły sportów lotniczych, działające w siłach zbrojnych (Bundeswehra). Zespoły te prowadziły działalność od 20 lat, grupując szybowników i pilotów samolotowych. Obecnie wojskowi mogą trenować w cywilnych aeroklubach. Jako przyczynę likwidacji wspomnianych zespołów wymienia się m.in. trudności paliwowe i brak odpowiedniego sprzętu.

▲ Uzupełniamy uprzednio podaną informację o nowym kobiecym rekordzie świata. Amerykanka Doris Grove wykonała 11 marca przelot docelowo-powrotny pokonując odległość 1000 km. Dziewięcio i pół godzinny lot odbył się na szybowcu klasy standard ASW-19, ze średnią prędkością 105 km/h. D. Grove wykorzystywała wznoszenia zboczy Appalachów i falę, dzięki której uzyskała wysokość około 4000 m. Nowy rekord anuluje uprzedni ustanowiony w roku ubiegłym przez H. Reitsch i wynoszący 801,7 km. I jeszcze jedna informacja: D. Grove jest mężatką, matką sześciorga dzieci. Od wielu lat uprawia szybownictwo, pełniąc ostatnio funkcję instruktorki w Bald Eagle. W roku ubiegłym ustanowiła rekord USA 733,8 km w przelocie docelowym.

▲ W końcu ub. r. poddano próbom w locie francuski samolot Falcon-10, którego struktura wykonana została z kompozytów. Prace doświadczalne prowadzone są przez wytwórnię Dassault-Breguet i Aérospatiale, przy finansowej pomocy państwa.

INDEKS 307606